Die Kleinstaaterei im Rhein-Main-Gebiet und die Eisenbahnpolitik 1830 - 1866

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der Hohen Philosophischen Fakultät

der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität zu Frankfurt a. M.

vorgelegt von

Peter Orth

Druck der Limburger Vereinsdruckerei G. m. b. H., Limburg an der Lahn

1938

Die Kleinstaaterei im Rhein-Main-Gebiet und die Eisenbahnpolitik 1830 - 1866

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der Hohen Philosophischen Fakultät

der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität zu Frankfurt a. M.

vorgelegt von

Peter Orth

Druck der Limburger Vereinsdruckerei G. m. b. H., Limburg an der Lahn
1938

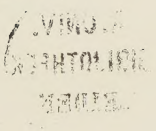
Referent: Professor Dr. Küntzel

Korreferent: Professor Dr. Kirn

Tag der mündlichen Prüfung: 25. November 1936

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern!



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546424_0034

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Teil.

Einleitung: Deutschland zu Anfang des 19. Jahrhunderts unter besonderer Berücksichtigung des Rhein-Main-Gebietes . 7

II. Teil.

1. Kapitel: Die Kleinstaaterei im Rhein-Main-Gebiet . . . 27
a) Die Taunusbahn 28
b) Die Main-Neckar-Bahn 44
c) Die Main-Weser-Bahn 50
d) Die Frankfurt-Hanauer-Eisenbahn 63
e) Die Frankfurt-Bebraer-Eisenbahn 69
f) Die Frankfurt-Offenbacher-Bahn 82
g) Die Homburger Eisenbahn 90
h) Die Kronberger Eisenbahn 95

III. Teil.

1. Kapitel: Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens . 99
2. Kapitel: Ausblick auf die Entwicklung Deutschlands zu einem einheitlichen Verkehrsraum 102

Quellen 116
Literaturverzeichnis 120

I. Teil

EINLEITUNG

Deutschland zu Anfang des 19. Jahrhunderts unter besonderer Berücksichtigung des Rhein-Main-Gebietes.

Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts zeigte Deutschland die alte, verworrene Organisation des „Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation". Rein äußerlich betrachtet war es ein Föderativstaat mit einem wählbaren Souverän und einer Versammlung der Reichsstände, der aber jede tatsächliche Macht fehlte. Die Partikularstaaten waren zwar theoretisch dem Kaiser unterstellt, praktisch aber nahezu souverän.

Mit dem Vordringen Frankreichs um die Wende des 18. Jahrhunderts erfolgte durch die Säkularisation und Mediatisierung die Aufhebung einer großen Zahl von geistlichen Gebieten, Fürstentümern und Herzogtümern. Erst die Kriege Napoleons sollten hier eine völlige Änderung herbeiführen. Die alten Einrichtungen wurden von ihm hinweggefegt, die kleinsten und wenig lebensfähigen Staaten wurden zumeist vernichtet, von Reichsstädten blieben nur noch Frankfurt, Hamburg, Lübeck und Bremen bestehen. Die Zahl der weltlichen Herrscher war von 300 auf 38 [1] gesunken. Die Kurfürsten von Bayern und Württemberg wurden zu Königen erhoben, die Gründung des Rheinbundes vom 12. Juli 1806 vollendete die Auflösung des alten Reiches. Am 6. August sprach Kaiser Franz II. den Verzicht auf die römisch-deutsche Kaiserwürde aus, nachdem er schon 1804 den Kaisertitel für Österreich angenommen hatte [2].

Napoleon I. verstand es, die Habgier der Fürsten für seine politischen Ziele zu benutzen und dadurch, daß er ihnen Aussicht auf Ländergewinn machte, fiel es ihm nicht schwer, 16 Fürsten zum Ausscheiden aus dem Reichsverbande zu bewegen, da von den beiden deutschen Großmächten kein Rückhalt zu erwarten war.

---

[1] 1817 Hessen-Homburg, 39. Mitglied.

[2] Heinrich v. Treitschke: Deutsche Geschichte, Bd. I, S. 235. H. v. Srbik, Schicksalsstunde des alten Reiches, Jena 1937.

Im Rhein-Main-Gebiet schlossen sich Napoleon an der Landgraf von Hessen-Darmstadt und der Fürst von Nassau; außer Gebietsvergrößerungen erhielten sie noch Rangerhöhungen. Der Landgraf von Hessen-Darmstadt wurde Großherzog mit Vorrechten königlicher Würde, der Fürst von Nassau erhielt den Herzogtitel. —

Um zu einem besseren Verständnis der späteren Eisenbahnverhandlungen zu kommen, müssen wir nun näher auf die Geschichte des Hauses Hessen eingehen.

Das Haus Hessen stammt aus dem Haus Thüringen-Brabant; Heinrich das Kind, gestorben 1308, ist der Stammvater aller hessischen Landgrafen. Aber erst Philipp der Großmütige hat Hessen groß gemacht; nach dessen Tode (1567) wurde das Land geteilt[3]. Hessen-Kassel, dem später wieder Marburg und größtenteils Rheinfels (St. Goar) zufiel, erhielt die Hälfte des Gebietes, Hessen-Darmstadt, von dem sich Homburg und Butzbach zeitweise trennten, erhielt ein Viertel, von den beiden anderen Erben[4] bekam jeder ein Achtel. 1604 starb die Marburger Linie aus und Hessen-Kassel beanspruchte, wie bei Rheinfels (1583), im Interesse der Einheit die ganze Erbschaft.

Hieraus entstand der Marburger Erbschaftsstreit, der aber schließlich zugunsten Hessen-Kassels entschieden wurde. Hessen-Darmstadt erhielt 1604 als Entschädigung beträchtliche Teile Oberhessens. Von jetzt an aber trieb Hessen-Darmstadt, um seine Selbständigkeit zu wahren, dauernd eine der älteren und Hauptlinie entgegengesetzte Politik. Es gründete 1605 die Universität Gießen, als Gegenpol zu der kurhessischen Universität Marburg. Auch in der religiösen Haltung der beiden Herrscherhäuser machte sich ihre feindliche Gegenüberstellung bemerkbar. Hessen-Kassel war reformiert, Hessen-Darmstadt lutherisch. Im Dreißigjährigen Krieg finden wir Hessen-Kassel auf Seiten Gustav Adolfs, während Hessen-Darmstadt treu zum Kaiser hielt. Trotzdem brachte der Westfälische Friede 1648 Hessen-Kassel sogar noch territorialen Gewinn (Hersfeld und Schaumburg) und bestätigte ihm den Besitz des größten Teiles von Oberhessen mit Marburg. 1736[5] hatte Hessen-Kassel die Grafschaft Hanau-Münzenberg erworben, während Hessen-

[3] Wilhelm IV., Niederhessen, Ziegenhain, Schmalkalden. Ludwig III., Oberhessen, Nidda, Eppstein, gest. 1604.

[4] Philipp: Niederkatzenelnbogen, Rheinfels, St. Goar. — Georg: Oberkatzenelnbogen mit Darmstadt.

[5] Auf Grund eines Erbvertrages von 1643.

Darmstadt aus demselben Anlaß um Hanau-Lichtenberg in den Vogesen gewachsen war. Beide Grafschaften gingen aber 1803 wieder verloren.

Der Reichsdeputationshauptbeschluß von 1803 brachte Hessen-Kassel für den Verlust des linksrheinischen St. Goar (1801) Entschädigungen in den Mainzer Enklaven Naumburg, Fritzlar, Holzhausen, Amöneburg und am 15. Mai 1803 den Kurfürstentitel. Außerdem erhielt es noch die Reichsstadt Gelnhausen. Hessen-Darmstadt wurde für seinen verlorenen linksrheinischen Besitz und Hanau-Lichtenberg durch das rechtsrheinische Katzenelnbogen entschädigt [6] und erhielt noch das kurkölnische Herzogtum Westfalen, dazu Solms, Riedesel, Schlitz und Wittgenstein, Pfälzer und Mainzer Gebiete, wie Otzberg, Umstadt und Lindenfels sowie die Freie Reichsstadt Wimpfen am Neckar. Durch seinen Beitritt zum Rheinbund wurde es Großherzogtum und erhielt Hessen-Homburg [7].

Als der Kurfürst von Hessen-Kassel 1806 seine Neutralität bewahren wollte, wurde er von Napoleon aus seinen Landen verjagt und hielt sich bis zu seiner Rückkehr in Böhmen auf. Sein Land wurde mit Braunschweig und Hannover unter Jérôme zu einem Königreich Westfalen zusammengeworfen und Kassel zur Residenz gemacht. Der Versuch Dörnbergs 1809, die alten Verhältnisse wiederherzustellen, schlug fehl. Noch sieben Jahre sollten vergehen, bis das Königreich Westfalen aufhörte zu bestehen. Durch die Schlußakte des Wiener Kongresses bekam Kassel Fulda und isenburgische Gebiete als Ersatz für Niederkatzenelnbogen und einige hannoversche Enklaven. Nach seiner Rückkehr regierte der Kurfürst so rückschrittlich und absolutistisch wie zuvor. — Hessen-Darmstadt hielt zu Napoleon, ohne allerdings zu versäumen, 1813 mit den Verbündeten rechtzeitig Friede zu schließen und aus den Befreiungskriegen mit ansehnlicher Stärke hervorzugehen. 1815 bekam es als Entschädigung für Westfalen Rheinhessen und Mainz.

Frankfurt war bis 1806 Reichsstadt und hatte als solche eine Reichssteuer zu zahlen, im Gegensatz zu anderen Städten, wie z. B. Mainz, die davon befreit waren und auch nicht verpfändet

[6] Ludwig VIII. (1739—68) mit der Erbtochter des Grafen von Hanau-Lichtenberg vermählt.

[7] Napoleon benutzte bewußt die Feindschaft der beiden Häuser für seine Ziele. Er spielte Hessen-D. gegen Hessen-K. aus, wie Sachsen gegen Preußen.

werden konnten. Frankfurt [8] verlor bei dem Zerfall des Reiches (1806) seine Reichsstandschaft. Es wurde zum Primatialstaat unter dem Fürstprimas Karl Theodor von Dalberg [9], dem Erzbischof von Mainz, geschlagen, der für den Verlust des linken Rheinufers (1801) von Napoleon mit Aschaffenburg, Wetzlar, Erfurt und Regensburg entschädigt worden war. Weil er 1810 Regensburg an Bayern abtreten mußte, erhielt er als Entschädigung Hanau und Fulda und den Titel „Großherzog von Frankfurt". Dalberg residierte in Aschaffenburg, während er in Frankfurt nur vorübergehend das Thurn-und-Taxissche Palais bewohnte [10].

Am 30. September 1813 sprach er seinen Verzicht aus, worauf am 6. November Prinz Philipp von Hessen-Homburg Generalgouverneur in Frankfurt wurde. Jedoch am 13. Dezember 1813 erhielt Frankfurt durch Genehmigung der Verbündeten seine Selbständigkeit wieder. 1815 wurde Frankfurt mit seinem Gebiet Freie Stadt und umfaßte damals folgende Dörfer, die teils durch Lehensverband, teils durch Kauf und Verpfändung an die Stadt gekommen waren[11]:

Bornheim: 1434 nach Teilung der Grafschaft „Bornheimerberg [12]". Eingemeindet am 1. 1. 1877.

Hausen: 1481 nach langen Verhandlungen mit Hanau, das Bockenheim, Seckbach u. a. erhielt.

Oberrad: 1481 nach den gleichen Verhandlungen.

---

[8] Anton Horne: Geschichte von Frankfurt a. M., S. 16.

[9] Karl Theodor v. Dalberg, geb. 1744 zu Herrnsheim b. Worms, 1772 Geheimer Rat des Kurfürsten von Mainz, 1799 Erzbischof von Mainz, gest. 10. Februar 1817 zu Regensburg. (1803 war der erzbischöfliche Sitz von Mainz nach Regensburg verlegt worden.)

[10] Bis 1867 war die Post alleiniger Besitz dieser Familie in Frankfurt, um in diesem Jahre in preußische, dann 1871 in Reichsverwaltung zu kommen.

[11] Bereits 1282 Sulzbach, zu dem auch Soden gehörte als Reichsdörfer im Lehensverband mit Frankfurt. Ebenso die 19 Küchendörfer: Berkersheim, Bergen, Bischofsheim, Bockenheim, Bornheim, Preungesheim, Enkheim, Eschersheim, Fechenheim, Ginnheim, Griesheim, Grünau, Hausen, Massenheim, Nidda, Oberrad, Offenbach, Seckbach und Vilbel. Sie bildeten einen Freistaat unter dem Schutz des Kaisers und der Aufsicht des Raths. (Gesch. d. Stadt Frankfurt a. M. von Anton Kirchner, 1807. I. Teil, S. 206.)

[12] Hausen und Oberrad bereits 1434 zu Frankfurt, aber durch Widerstand Hanaus endgültig erst 1481. (S. Horne S. 177.)

Niederrad: Zu drei Vierteln 1569 gegen Ansprüche der Stadt auf Rödelheim. Das letzte Viertel gehörte dem Deutschen Orden bis 1842.

Niedererlenbach: 1376.

Dortelweil: 1346.

Bonames: 1367 [13].

Niederursel: Zur Hälfte 1437.

(Von 1435—1511 hatte Frankfurt auch Harheim und Kalbach als Pfänder besessen, die aber später wieder ausgelöst wurden.)

Sulzbach und Soden, die zuletzt teils kurmainzisch, teils frankfurterisch waren, wurden 1803 gegen Überlassung der in Frankfurt befindlichen Stifte und Klöster an Nassau abgetreten.

Niedererlenbach und Dortelweil kamen 1866 an Hessen-Darmstadt.

Seit 1886 setzte sich der Landkreis Frankfurt aus den früheren Frankfurter Dörfern (mit Ausnahme von Niedererlenbach und Dortelweil), ferner dem früher hessen-darmstädtischen Rödelheim und der zweiten Hälfte von Niederursel, dem früher nassauischen Heddernheim und den früher kurhessischen Orten Bockenheim (eingemeindet am 1. April 1895), Praunheim, Ginnheim, Eschersheim, Berkersheim, Eckenheim, Preungesheim und Seckbach zusammen. Wir sehen also, daß die Stadt Frankfurt zum Teil durch kurhessisches Gebiet von ihren Dörfern getrennt wurde.

Hessen-Homburg war nach dem Wiener Kongreß wieder eigne Landgrafschaft. Als die Linie 1866 ausstarb, kam das Land durch Erbschaft an Hessen-Darmstadt, das es aber 1866 mit Biedenkopf an Preußen abtreten mußte.

Nassau hatte sich durch seinen Beitritt zum Rheinbund den Herzogstitel erkauft, den es bis 1866 behielt. Die Deutsche Bundesakte vom 9. Juni 1815 verzeichnet nur einen Herzog von Nassau, obwohl damals noch zwei lebten. Erst 1816 starb die Linie Nassau-Usingen aus, und sämtliche Lande sind nun bei der Linie Nassau-Weilburg vereinigt, um dann 1866 an Preußen zu fallen. —

Deutschland befand sich seit 1806 unter dem System der Zerstückelung in Staaten mit vollständiger Souveränität. Die Deutsche Bundesakte vom 9. Juni 1815 eröffnete eine neue Zeit.

[13] Bonames bereits 1030 z. T. als Lehen des Abtes von Fulda zu Frankfurt. Aber erst Faut v. Bonames verkaufte 1367 sein Stammgut an die Stadt. (Kirchner S. 471.)

Nach der Vertreibung der Franzosen kehrte ein Teil der vertriebenen legitimen Fürsten auf ihre Throne zurück, und man glaubte nun im Deutschen Bund die Sicherheit des Reiches gegen Angriffe von Frankreich gefestigt zu sehen. Jeder Fürst regelte als Souverän die Regierung seines Landes nach seinem Geschmack. Wurden Preußen und Österreich weiterhin absolutistisch regiert, so entschlossen sich die süd- und mitteldeutschen Staaten zur Bewilligung von schriftlichen Verfassungen. Der Kurfürst von Hessen-Kassel, der Träger des sinnlos gewordenen Kurfürstentitels, hatte zuerst eine Versammlung einberufen, schickte sie aber 1816 wieder nach Hause. Weimar, dann Bayern, Baden, Württemberg folgten. 1820 gab sich Hessen-Darmstadt eine Verfassung, was in Nassau schon 1814 zugesagt war. Unter dem Druck der Revolution mußte der Kurfürst von Hessen-Kassel 1831 ebenfalls eine Verfassung bewilligen. Das Hambacher Fest vom 27. Mai 1832 und die nun folgenden Ereignisse dienten wiederum Metternich als Grundlage, die Beschlüsse von 1832 beim Bundestag durchzubringen. In Hessen und Nassau wurden die Kammern aufgelöst und die liberalen Zeitungen verboten.

In diese Zeit, wo die Nation sich in Kleinlichkeit und Spitzelsucht verlor, fällt Fr. Lists erste öffentliche Wirksamkeit. Schon im 2. und 3. Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts setzte er sich mit Wort und Tat für die großen Umgestaltungen ein, die dann in den dreißiger Jahren das Bild Deutschlands gründlich verändern sollten. Wirtschaftlich war zunächst alles beim alten geblieben. Jedes Land hatte seine eigene Maß- und Münzhoheit, seine eigene Zollpolitik. Es herrschte Territorialwirtschaft. Die Münzkonvention von 1832 bedeutete einen weiteren Schritt zur volkswirtschaftlichen Einigung.

Zwei Errungenschaften sind hier zu nennen, bei denen auch List beteiligt war:

1. Die Bildung des preußisch-deutschen Zollvereins von 1834, zwischen den meisten deutschen Staaten und Preußen.

2. Der Bau von Eisenbahnen, der 1835 zaghaft begann.

Nach der Gründung des Deutschen Bundes befanden sich die Zoll-, Handels- und Verkehrsverhältnisse in einer sehr traurigen Lage. Die Zoll- und Handelsgebiete der meisten Staaten waren scharf gegeneinander abgeschlossen. Die partikularistische Eifersucht ließ vorerst keine Verbesserung zu. Erst patriotisch

gesinnte Kämpfer wie List[14] und Nebenius[15] mußten hier gedanklich freie Bahn schaffen. Preußen, seine nationale Aufgabe erkennend, sollte die Ideen in die Praxis umsetzen. Am 26. Mai 1818 hatte Preußen ein Zollgesetz verkündet, wodurch alle Binnenzölle im preußischen Staatsgebiete aufhörten und die Erhebung der Zölle an die Grenze verlegt wurde, nachdem bereits am 11. Juni 1816 die Verordnung wegen Aufhebung der Wasser-, Provinzial- und Binnenzölle in den alten Provinzen der Monarchie herausgegeben worden war, die dann aber erst am 26. Mai 1818 voll in Kraft trat.

Die Auswirkungen der preußischen Zollverordnung empfanden am stärksten die Ganz- und Halbenklaven wie Kurhessen und die thüringischen Staaten, die mit Preußen in der mannigfaltigsten Grenzberührung standen[16]. Zunächst erklärte Preußen, nachdem es sowohl vom Handelsverein, der auf Lists Anregung auf der Frankfurter Ostermesse 1819 gegründet worden war, wie auch von den thüringischen Staaten um Aufhebung bzw. Ermäßigung seines Zollsystems und Modifikation seiner Tarifbestimmungen, angegangen worden war: „Es sei weit entfernt, durch einseitige Maßregeln den Wohlstand der Nachbarstaaten untergraben zu wollen. Die preußische Regierung würde sich aber freuen, wenn alle deutschen Staaten sich über die Grundsätze eines gemeinsamen Handelssystems vereinigen könnten[17]."

In der ersten Generalversammlung[18] des Handels- und Gewerbevereins von 1819, die im großen Saale des „Goldenen Rosses" in Frankfurt a. M. stattfand, wurde eine Eingabe an

[14] Friedrich List: Das nationale System der Politischen Ökonomie, Stuttgart 1841, Friedrich Lists gesammelte Schriften v. Ludw. Häusser. 2 Bde. Stuttgart u. Tübingen 1850. Friedr. Lenz: Fr. List, Der Mann und das Werk. Berlin u. München 1936.

[15] Dr. C. F. Nebenius: Der deutsche Zollverein, sein System und seine Zukunft, Karlsruhe 1835.

[16] Friedr. List: Polit. Ökonomie S. 12. Stuttgart 1883.

[17] Friedr. List: Polit. Ökonomie S. 15.

[18] Bittschrift des Handelsvereins an die Bundesversammlung eingereicht durch List am 20. April 1819, unterschrieben von List und 70 deutschen Kaufleuten u. Fabrikanten aus Sachsen, Bayern, Württemberg, Kurhessen, Baden, Hessen-Darmstadt und Nassau.

„als Bevollmächtigter des allgemeinen deutschen Handels- und Gewerbevereins zu Frankfurt a. M."

Friedr. List: Schriften, Reden, Briefe, herausgeg. von der Friedr.-List-Gesellschaft E. V. 10 Bde. 1927—36.

Verfasser der Petition des Handelsvereins an die Bundesversammlung war List als Rechtsbeistand der oben erwähnten Bittsteller.

den Bundestag, „den höchsten Vorstand der deutschen Nation“ gerichtet, die folgendermaßen lautete:

„Achtunddreißig[19] Zoll- und Mautlinien in Deutschland lähmen den Verkehr im Innern und bringen ungefähr dieselbe Wirkung hervor, wie wenn jedes Glied des menschlichen Körpers unterbunden wird, damit das Blut ja nicht in ein anderes überfließe. Um von Hamburg nach Österreich, von Berlin nach der Schweiz zu handeln, hat man zehn Staaten zu durchschneiden, zehn Zoll- und Mautordnungen zu studieren, zehnmal Durchgangszoll zu zahlen. Wer aber das Unglück hat, auf einer Grenze zu wohnen, wo drei oder vier Staaten zusammenstoßen, der verlebt sein ganzes Leben mitten unter feindlich gesinnten Zöllnern, der hat kein Vaterland ... Und so geht denn die Kraft derselben Deutschen, die zur Zeit der Hansa, unter dem Schutze eigener Kriegsschiffe, den Welthandel trieben, durch achtunddreißig Maut- und Zollsysteme zu Grunde.“

Neben List waren es noch Ernst Weber in Gera und Johann Jakob Schnell[20] in Nürnberg, die für den Gedanken eines einheitlichen Handelsgebietes und für den Schutz der nationalen Arbeit eintraten, ebenfalls Karl Streiber aus Eisenach. Auch der badische Staatsmann Nebenius (1784—1857) setzte sich für eine wirtschaftliche Einigung Deutschlands ein.

Zunächst lag es aber in der damaligen Richtung sämtlicher deutschen Regierungen, daß sie Bestrebungen allgemein deutscher Tendenz entschieden abgeneigt waren, daher das Mißtrauen gegen den Handelsverein, die Eifersucht und der übertriebene Partikularismus der einzelnen Staaten.

Voll Verzweiflung rief List 1819 in einer Petition des Handelsvereins[21]: „Trostlos ist dieser Zustand für Männer, welche wirken und handeln möchten, mit neidischen Blicken sehen sie hinüber über den Rhein, wo ein großes Volk vom Kanal bis an das Mittelländische Meer, vom Rhein bis an die Pyrenäen, von der Grenze Hollands bis Italien auf freien Flüssen und offenen Landstraßen Handel treibt, ohne einem Mauthner zu begegnen.“

Der Gedanke eines allgemeinen Zollvereins ist im Süden Deutschlands, wo auch später die ersten Bahnen laufen sollten, zuerst erwogen worden[22]. Der Beauftragte der freien Reichs-

[19] Richard Schwemer: Gesch. d. Stadt Frankfurt a. M. II. Bd. S. 96 ff. Auch im Folgenden beziehe ich mich grundsätzlich auf Schwemer.

[20] Friedr. List, Schriften, Reden, Briefe. I. Bd. 2. Teil. S. 490.

[21] Ebenda S. 492.

[22] R. Schwemer: Gesch. d. freien Stadt Frankfurt a. M. II. Bd. S. 112.

städte auf den Wiener Konferenzen, Smidt von Bremen, berichtete im Dezember 1819 über eine Unterredung mit dem badischen Minister Berstett, bei welcher dieser sich über eine voraussichtliche Zusammenschließung von Baden, Württemberg, Bayern, den beiden hessischen Häusern, Nassau und mehreren sächsischen Häusern geäußert haben soll. Aber die wirtschaftlichen und politischen Gegensätze ließen eine Ausführung dieses Gedankens nicht zu. Der Frankfurter Handel hatte durch die preußischen Zollgesetze noch keine Einbuße erlitten. Eine große Gefahr konnte erst dann für Frankfurt entstehen, wenn Hessen-Darmstadt mit Preußen einen Zollvertrag abschloß, was am 14. Februar 1828 geschah, nachdem es schon im April 1824 ein autonomes Zollsystem eingeführt hatte. Wie war nun das Verhältnis Frankfurts zu Hessen-Darmstadt?

Hessen-Darmstadt hatte ständig mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen, im Gegensatz zu der reichen Handelsstadt Frankfurt am Main. Aus der Grenzenziehung dieses Staates kann man am besten die „diplomatische Kartenfabrikation" am grünen Tisch ersehen. Rechts und links des Rheines zwei Provinzen, Starkenburg und Rheinhessen, die wirtschafts-geographisch auseinanderstrebten. Davon getrennt, mit einer anderen Bodenbeschaffenheit und Bevölkerung die Provinz Oberhessen. Anschließend ein Gebiet von Gießen bis Waldeck. Dazwischen lag als natürlicher Mittelpunkt, wie die Spinne im Netz, Frankfurt a. M., das aber politisch nicht dazu gehörte, jedoch durch sein Kapital eine erhebliche Macht darstellte. Hier waren also Gebiete künstlich politisch zusammengekoppelt worden, die wirtschaftlich und geographisch nichts miteinander zu tun hatten. Die oberhessischen Gebiete um Biedenkopf wurden durch die preußischen Zollgesetze am stärksten getroffen, was auch später den hessen-darmstädtischen Minister Du Thil bewog, den Anschluß an Preußen zu suchen. Um den finanziellen Schwierigkeiten zu steuern, faßte Hessen-Darmstadt den Entschluß, einen Teil des Frankfurter Verkehrs, der durch hessen-darmstädtisches Gebiet führte, nach Offenbach [23] zu ziehen. Die darmstädtische Regierung sorgte für gute Straßen; eine west-östliche über Seligenstadt nach Bayern, und eine südliche von Sprendlingen her — und gab

[23] Gesch. der Handelskammer Frankfurt a. M., Jubiläumsschrift 1808—1908.

[24] Schwemer Bd. II. S. 101.
Starkenburg wirtschaftlich: zum Mittelmain.
Rheinhessen wirtschaftlich: zu den Rheinlanden.

Offenbach zur Erleichterung des Handels besondere Privilegien. Die Judenunruhen von 1819 in Frankfurt a. M. benutzte sie, um die Juden unter Versprechungen nach Offenbach zu ziehen [25]. Aber Frankfurt a. M. saß noch zu fest, um die hessen-darmstädtischen Treibereien ernstzunehmen. Außerdem hatte es Nassau als Bundesgenossen zur Seite, mit dem es bereits früh freundschaftliche Beziehungen unterhielt. Schon 1814 meinte der Freiherr vom Stein, Frankfurt müsse sich bemühen, Nassauisch-Höchst in seine Hände zu bekommen. Höchst konnte Frankfurt nie so gefährlich werden wie Offenbach, da gemeinsame Interessen an der Rheinschiffahrt und an dem Mainzer Stapelplatz politisch Nassau und Frankfurt zusammenführten. Nassau, das 1815 die Zölle an seinen Grenzen beseitigt hatte, huldigte ebenso wie Frankfurt dem freien Handel. In dem handelspolitischen Zusammenschluß glaubte man, politische Herrschgelüste zu sehen. Neben Frankfurt waren natürlich auch die übrigen Handelsstädte Anhänger des Freihandels, ebenso die Staaten, die keine eigene Industrie hatten, wie Hannover, Braunschweig und Oldenburg, die sich bei der Leichtigkeit der Einfuhr der englischen Waren sehr gut standen. Sie hatten kein Interesse an einer Preissteigerung der Industrieerzeugnisse. Am 19. Mai 1820 kam zwischen Bayern, Württemberg, Baden, Hessen-Darmstadt, Sachsen-Weimar, den Herzögen von Sachsen, dem Herzog von Nassau und den Fürsten von Reuß ein Vertrag zustande zwecks Aufhebung der Land- und Binnenzölle. Der Vertrag konnte für Frankfurt zu einer großen Gefahr werden, zumal sich seine alten Konkurrenten Köln und Mainz im Verein mit Offenbach und Mannheim um eine Abdrosselung des Frankfurter Handels bemühten [26]. Es gab auch in Frankfurt Stimmen, die zu einem Beitritt rieten, wie der Vertreter Frankfurts beim Bundestag, Danz [27]. Aber in einem Beschluß vom 17. August 1820 sprach sich der Senat gegen

---

[25] Horne: Gesch. d. Stadt Frankfurt S. 202—213.

(Seit 1811 volle staatsbürgerliche Gleichberechtigung der Juden in Frankfurt. Seit 1809 Ausbreitung in der ganzen Stadt. 1816 Einschränkung des Bürgerrechtes, d. h. Ausschließung von der städt. Verwaltung. 1811 mußten die Juden eine große Summe in den, durch die napol. Kriege leeren Staatsschatz zahlen. So wurden nach dem Erlaß von Dalberg 1811 645 jüd. Familien in das Bürgerbuch eingetragen. 1853 u. 1864 werden die 1811 gewährten Rechte wieder hergestellt. Im Jahre 1613 zählte Frankfurt 453, 1703 — 436, 1811 — 645, 1864 — 1331, 1880 — 2794 Judenfamilien.)

[26] R. Schwemer, Gesch. d. Fr. Stadt Frankfurt II. Bd. S. 117.

[27] Desgl. Kap. 2 Frankfurt als Handelsstadt. S. 118.

einen Beitritt aus. Wie verhielt es sich aber damit, daß Nassau, als Verfechter der Idee des freien Handels an der Darmstädter Beratung über die Abmachung vom 19. Mai 1820 teilnahm? Nassau hatte in Wirklichkeit seinen früheren Standpunkt nicht aufgegeben. Es war gegen eine gemeinsame Verwaltung und bekämpfte den Vorschlag hoher Vereinszölle. Am 11. Juni 1821 instruierte der nassauische Minister Marschall seinen Vertreter bei den Beratungen dahin, daß Nassau eine allgemeine Zolllinie nicht wünsche, daß er aber mit dieser Erklärung vorläufig zurückhalten solle. Die Teilnahme Nassaus am Vertrag vom 19. Mai 1820 bildete also von vorneherein den Keim des Mißlingens. Außerdem wurde das ganze Unternehmen, ebenso wie die Listschen Pläne als staatsgefährlich von den Hütern der Ordnung und als gegen Preußen und Österreich gerichtet betrachtet. Nassau trat erst am 23. 2. 1823 von den Verhandlungen zurück.

Frankfurt stand zunächst völlig vereinsamt da. Der Haß seiner Konkurrenten geht aus den Worten des Mannheimer Vertreters Ludwig Bassermann hervor [28], der erklärte: „Ein Hauptzweck eines süddeutschen Vereins müsse sein, Frankfurt durch eine scharfe Douanenlinie zu bändigen und anderen Plätzen die großen Vorteile zu gewähren, welche die stolze Mainstadt ihren ungebührlich großen Kapitalien verdanke [29].“ Da auch zwischen den einzelnen Staaten, zumal zwischen Bayern und Nassau, keine Einigung erzielt werden konnte, erklärte Anfang Juli 1823 der darmstädtische Minister Du Thil durch offizielle Noten an die beteiligten Höfe, man müsse von einer Fortsetzung der Verhandlungen Abstand nehmen, da kein Erfolg mehr zu erhoffen sei. „Unter lebhaften gegenseitigen Anklagen ging der Kongreß auseinander nach drei Jahren unerquicklichen Streites [30].“ Gegen Ende des Jahres 1824 lud dann Württemberg, Baden, Nassau, Hessen-Darmstadt und Kurhessen zu einer Konferenz nach Stuttgart ein. Da sich aber die Teilnehmer über den Zolltarif nicht einigen konnten, war auch diese Versammlung ergebnislos. Bayern und Baden waren für den Schutzzoll, Nassau und Württemberg für den freien Handel. Frankfurt a. M. und Nassau bildeten nun eine Interessengemeinschaft.

---

[28] Vertrag vom 19. Mai 1820. Kein rein süddeutscher Verein.

[29] v. Treitschke: Die Anfänge des deutschen Zollvereins. Preuß. Jahrb. 30, S. 481.

[30] v. Treitschke: a. a. O. Bd. III, S. 325.

Alsbald sollten der Handel und Verkehr durch die Anwendung der Dampfkraft eine ungeahnte Entwicklung erleben.

In Frankfurt war es S. M. von Bethmann [31], der zur Gründung einer Aktiengesellschaft zur Beschaffung von Dampfschiffen anregte. In einem Brief an den badischen Bundestagsgesandten von Blittersdorf schrieb er am 24. März 1826: „Sie wissen, daß die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein und auf dem Main mich schon seit mehreren Monaten in Anspruch nimmt; ich bin dabei weniger von der Hoffnung getrieben, besonders große Gewinne aus einer solchen Unternehmung zu ziehen, als von dem Wunsche, mit dazu beizutragen, daß diesen beiden schönen Flüssen ihre ehemalige Bedeutung für das allgemeine Wohl Deutschlands zurückgegeben werde."

Seit dem Juni 1827 verkehrte das erste Dampfboot „Concordia" auf dem Rhein zwischen Mainz und Köln. Für den Frankfurter Handel erhoffte man nun nie geahnte Möglichkeiten. Da schlug die Kunde von einer Zolleinigung zwischen Preußen und Darmstadt wie eine Bombe ein.

Am 14. Februar 1828 wurde zwischen den beiden Staaten ein Zollvertrag abgeschlossen, durch den Frankfurt und Nassau zu Enklaven gemacht wurden. Bis auf wenige Gegenstände wie Salz, Tabak, Wein, Spielkarten und Branntwein, die inneren Verbrauchssteuern unterlagen, gaben beide Staaten den Warenverkehr frei [32]. Dieser Vertrag bildete später die Grundlage für den preußischen Zollverein. Der darmstädtische Minister Du Thil sah in dem Abschluß dieser Zolleinigung die einzige Möglichkeit, der inneren Not seines Landes zu steuern. In der Provinz Rheinhessen [33] waren trostlose Zustände, so daß die Bevölkerung in dem Übergang der Provinz an Preußen die einzige Rettung sah. Auch zwischen Bayern und Württemberg war schon am 12. April 1827 ein Vorvertrag zustande gekommen, der jedoch erst durch die Tatkraft Ludwigs I. am 18. Januar 1828 endgültig werden sollte. An Frankfurt a. M. war es nun, einen Abwehrkampf zu führen. Und tatsächlich geht der mitteldeutsche Handelsverein vom 24. September 1828 auf sein Betreiben zurück. Dieser Vertrag sollte bis zum 31. Dezember 1834 Gültigkeit haben. Ihm gehörten u. a. Frankfurt a. M., Nassau, Kurhessen, Hessen-Homburg und Sachsen an. Der Frankfurter Senator Thomas, der in glühender Liebe

[31] Schwemer: Bd. II. Kap. V. S. 283, 284.

[32] Nebenius: Der deutsche Zollverein S. 1—23.

[33] Die ehemals pfälzischen Gebiete am linken Rheinufer.

an seiner Vaterstadt hing, ist als der eigentliche Vater des mitteldeutschen Handelsvereins zu bezeichnen [34].

Die Frankfurter Verkehrsstraßen nach dem Süden und den Hansestädten führten durch hessen-darmstädtisches Gebiet; um so mehr betrachtete es Frankfurt unter allen Umständen als nötig, den Beitritt Kurhessens zum darmstädtisch-preußischen Zollverband zu verhindern. Für Frankfurt mußte sich auch eine Einigung Kurhessens mit Bayern und Württemberg ungünstig auswirken, da Kurhessen den Verkehr nach Ost und West, nach Nord und Süd als Straßenland in seinen Händen hatte. Daß Kurhessen sich nicht an Preußen anschloß, war durch die elenden Familienverhältnisse des Kurfürsten bedingt. Auf Grund der unwürdigen Behandlung der Kurfürsten [35], einer preußischen Prinzessin, Auguste von Preußen, hatte der König von Preußen seinen Gesandten von Kassel abberufen. Auf der anderen Seite war dem Kurfürsten infolge der alten Erbstreitigkeiten alles, was von Darmstadt kam, verhaßt (siehe oben S. 2 ff.). Außerdem kam man ihm bei dem Salzverkauf der Nauheimer Saline in Frankfurt und Nassau entgegen. Auch mußte man ihm das Recht der „Retorsion", d. h. das Recht der Schikanen und Zollplackereien einräumen. Er hatte ein paar kurhessische Dörfer als Enklaven im hessen-darmstädtischen Gebiet liegen und konnte da seinen Wutgefühlen gegen Hessen-Darmstadt freien Lauf lassen.

Frankfurt hatte in seiner Zollstelle Dortelweil ein Mittel, den darmstädtischen Verkehr zu schädigen, wie auch umgekehrt Darmstadt in seiner Straße Isenburg—Heppenheim. Aber die größte Beunruhigung der Frankfurter Handelswelt verursachte doch die Offenbacher Messe, zumal nun auch einige Frankfurter Firmen, wie Mumm & Co., die Jakobische Lederhandlung und das Bankhaus Speier in Offenbach Filialen errichteten. Einflußreiche Frankfurter Kaufleute wie Metzler, Heyder, Graupner und der frühere Bürgermeister Miltenberg traten nun schon für einen Beitritt zum preußisch-hessischen Zollverband ein. Aber die Vertreter der vom Senat getriebenen Handelspolitik waren noch zu stark. Am 27. Mai 1829 kam der Handelsvertrag zwischen Preußen, Hessen und Bayern-Württemberg hinzu und im Juli 1829 noch der mit Meiningen und Gotha — Mitgliedern des mitteldeutschen Gegenvereins. — Die mitteldeutschen Handelsvereinsstaaten konnten nun bei dem Transport von Gütern von Norden nach Süden, von Westen

[34] Schwemer Kap. VI S. 298 ff.
[35] Kurfürst Wilhelm II. gest. 1847.

nach Osten umgangen werden. Diese Umgehung wirkte sich in Frankfurt a. M. sehr stark aus. Handel und Verkehr gingen zurück. Außerdem war man von der Unzuverlässigkeit des Kurfürsten überzeugt. Als der Kurprinz, mit dem der Kurfürst tief verfeindet war, sich in Frankfurt bei Ph. N. Schmidt 200 000 Taler geliehen hatte, da der Vater sie verweigert, drohte der Kurfürst, das Abkommen vom 24. September 1828 zu kündigen. Dem Senator Thomas gelang es jedoch, diese Angelegenheit zur Zufriedenheit des Kurfürsten zu lösen.

Aus diesem Beispiel sehen wir, wie unsicher Hessen-Kassel als Bundesgenosse war. Der Vertrag von Meiningen und Gotha bedeutete formell keinen Austritt aus dem mitteldeutschen Handelsverein, zeugt aber von seiner Sinnlosigkeit. In dieser Zeit kam in Frankfurt a. M. der Gedanke eines Handelsabkommens mit England mehr und mehr auf. Bei dieser Überlegung ging man von dem Gedanken aus, daß 1815 Frankfurts Selbständigkeit unter Garantie der Großmächte zustande gekommen war. Der Frankfurter Hafen sollte ein englischer Eingangs-Freihafen werden. Die Oktober-Unruhen von 1831 fügten dem Frankfurter Geldhandel schweren Schaden zu, wie auch durch die Juli-Revolution die Bankhäuser Rothschild und Bethmann bedrohlichen Mangel an Zahlungsmitteln gelitten hatten. Die Stadt sah sich zur Ausgabe von Depotscheinen gezwungen, um den Kredit der beiden Banken zu retten. Anfang 1831 wurde das Königreich Sachsen durch die Not seiner Industrie und infolge des katastrophalen Rückgangs der Leipziger Messe gezwungen, den Anschluß an Preußen suchen. Kurhessen, das Land des größten Despotismus, mußte, getrieben durch die Revolution, die freisinnigste Verfassung verkündigen. Die persönliche Einstellung des Kurfürsten zu Preußen und Darmstadt konnte nicht mehr maßgebend bleiben.

Im Frühjahr 1831 war die Rheinschiffahrtsakte unterzeichnet worden, nach 16 Jahre langen Verhandlungen mit Holland, wonach Preußen auf den Oktroi für alle ausländischen Waren, die für das preußische Inland bestimmt waren, verzichtete. Kurhessen mußte natürlich infolge Abwanderung des Verkehrs jetzt eine Verödung seiner Straßen befürchten. Unter diesem Druck schloß die Regierung von Hessen-Kassel am 25. Aug. 1831 mit Preußen einen Vertrag, der aber zunächst nicht ratifiziert wurde, da der Kurfürst und die Stände vorläufig ihre Zustimmung verweigerten. Die inneren Unruhen zwangen den Kurfürsten jedoch, die Regierung niederzulegen und den Kurprinzen

als Mitregenten zu bestimmen. Im November erst wurde der Vertrag ratifiziert.

In Frankfurt a. M. konnten die Befürworter des Anschlußgedankens noch immer nicht die Mehrheit über die, von dem Bürgermeister Guaita und dem Senator Thomas geführten Gegner der Schutzzollpolitik gewinnen. Man trug sich in Frankfurt mit der Hoffnung, den nassauischen Hafen Kostheim als Vorhafen zu gewinnen, solange der Main noch nicht genügend schiffbar sei.

140 Firmen stellten in einer Petition an den Frankfurter Senat den Antrag, mit Preußen in Verhandlung zu treten. Aber der Senat blieb weiterhin standhaft. In einem Brief vom 2. Juli an Guaita führte Thomas charakteristisch aus[26]: „Heute hatten wir glänzende Sitzung mit den Herren der Handelskammer; unsere Champions Passavant, Bernus und Koch-Metzler hielten sich tapfer, und der von Senator Schmidt verlesene Aufsatz Cösters endigte als brillante Girandola das Ganze mit allgemeinem Applaus. Was gegen unsere Ansicht gesagt war, ist nicht wert, daß es auf dieses feine Papier geschrieben werde." Trotzdem Frankfurt nach, so war die Sache des Zollvereins gewonnen.

Die kurhessische Maut fügte Frankfurt großen Schaden zu, so daß sich die Stadt klageführend an den Kurfürsten wandte, der sie aber hämisch an die Regierung verwieß. In Hanau kam es zu Unruhen. Guaita wurde nach Kassel geschickt. Der Plan des Rates, eventuell am Bundestage Klage zu führen, wurde nicht ausgeführt. Frankfurt stand in diesem Kampfe allein, der der letzte war, den eine Stadtrepublik gegen einen Fürsten führte. Am 13. Mai 1832 kam der Vertrag zwischen England und Frankfurt a. M. zum Abschluß. Aber Preußen führte seinen Vorsatz, eine deutsche Zolleinheit zu schaffen, was zugleich ein wichtiger Schritt zur wirtschaftlichen und politischen Einigung Deutschlands war, zielbewußt durch.

Dem Vertrag über eine vollständige Zolleinigung zwischen Preußen, Hessen, Kurhessen, Bayern und Württemberg vom 22. März 1833 folgte schon am 30. März 1833 der mit Sachsen und am 11. Mai 1833 der mit dem thüringischen Zoll- und Handelsverein[27]. Doch Frankfurt verharrte weiterhin auf seinem ablehnenden Standpunkt und wurde darin im Herbst 1833 noch bestärkt, als ein Handelsvertrag zwischen Frankreich und Nas-

[26] Schwemer Bd. II. Kap. 7 Seite 362 ff.
[27] Nebenius: Der deutsche Zollverein S. 4.

sau zustande kam[38]. Am 1. Januar 1834 wurde der preußisch-deutsche Zollverein eröffnet[39].

Am 18. Mai 1835 unterzeichnete auch Baden den Anschlußvertrag in Berlin, der allerdings am 18. Juni durch die Kammer abgelehnt, am 2. Juli jedoch mit 40 gegen 23 Stimmen angenommen wurde. Auch Nassau traf 1835 mit Berlin eine Zolleinigung. Aber der Frankfurter Senat hielt den ungehinderten Handel mit ausländischen Erzeugnissen weiterhin für unerläßlich. Er befürchtete auch, daß nach dem Eintritt in den Zollverein billige Industrieerzeugnisse[40] aus Preußen eingeführt würden. Die Umgehung Frankfurts wurde immer fühlbarer. In den hessischen Städten Mainz und Offenbach entstanden für den Frankfurter Handel starke Konkurrenten. Es kam so weit, daß die früher so gut besuchte Frankfurter Messe, die 1829[41] in Offenbach eine Konkurrenz erhalten hatte, nur noch schwach

---

[38] Desgl.

Der Zollverein umfaßte 1834:

Preußen mit Ostpreußen, Westpreußen und Posen, die nicht zum deutschen Bunde gehörten	13 223 000
Bayern	4 100 000
Württemberg	1 587 000
Sachsen	1 475 000
Hessen-Kassel	640 000
Hessen-Darmstadt	735 000
Sachsen-Weimar-Eisenach	232 000
Sachsen-Koburg-Gotha	158 000
Sachsen-Meiningen	136 000
Sachsen-Altenburg	114 000
Anhalt-Dessau	58 000
Anhalt-Köthen	35 000
Anhalt-Bernburg	43 000
Schwarzburg-Sondershausen	49 000
Schwarzburg-Rudolstadt	58 000
Reuß-Schleitz, R.-Greiz, R.-Lobenstein-Ebersdorf	82 000
Hohenzollern-Sigmaringen, H.-Hechingen	58 000
Birkenfeld, Waldeck, Hessen-Homburg mit Amt Meisenheim	100 000
	22 883 000
Mit Baden, Nassau und Frankfurt, die damals noch ausstanden ungefähr	24 500 000

[39] Wilhelm, Herzog von Nassau (1816—36) und sein Minister Marschall Gegner der preuß. Handelspolitik.
Im Sommer 1833 Verhandlungen des Geh. Rat Fabricius.
Am 19. September 1833 der nass. Handelsvertrag.
Am 10. Dezember 1835 Beitritt zum Deutschen Zollverein.

[40] Zum Schaden der Frankfurter Handwerker.

[41] Durch Erlaß der Darmstädter Regierung vom 5. u. 9. Febr. 1829.

beschickt wurde. Zur Messezeit blieben die Hallen im Römer geschlossen und viele Stände im Haus Braunfels leer. Frankfurt mußte, wollte es nicht ganz ausgeschaltet werden, den Anschluß an den von Preußen geführten Zollverein suchen.

Fast zwei Jahre dauerten die Verhandlungen, bis endlich am 2. Januar 1836 der Anschluß vollzogen war. Der Vertrag wurde am 7. Januar vom Senat, am 12. durch die gesetzgebende Versammlung angenommen. Wenn auch Frankfurt später einen Teil seines Handels zurückgewann, den früheren Einfluß hatte es verloren. Es war jetzt durch seinen Beitritt in eine wirtschaftliche Lebensgemeinschaft hineingezogen, der es sich nimmermehr entziehen konnte. Der Zollverein hatte uns wieder einen weiteren Schritt auf dem Wege der nationalen Einigung vorwärts gebracht[42].

Mit dem Beitritt Frankfurts zum Zollverein war auch das Haupthindernis für den Bau von Eisenbahnen beseitigt. Wie die Mehrzahl der damaligen Staaten überließ der Senat den Bau der Eisenbahnen zunächst der privaten Entschlußkraft weitblickender Männer. In der Zeit, wo sich in Deutschland die Staaten noch um die Bildung des Zollvereins stritten, war es dem Engländer George Stephenson gelungen, eine Erfindung von umwälzender Bedeutung zu machen, deren Auswirkung die Unhaltbarkeit der deutschen Vielstaaterei noch stärker vor Augen treten ließ. Am 7. Oktober 1829 trug seine „Rocket" bei Rainhill den Sieg davon und bereits 1830 wurde die Strecke Liverpool—Manchester in Betrieb gesetzt. Von England aus kam die Idee über USA. und Belgien, wo am 5. Mai 1835 die Strecke Brüssel—Mecheln eröffnet wurde, auch nach Deutschland. Hier wurde anfänglich wieder der Schwabe Friedrich List der großzügige Vorkämpfer für eine weitschauende Eisenbahnpolitik im Interesse der deutschen Einigung.

Vorläufig waren allerdings die deutschen Staaten durch andere brennende Fragen der Wirtschaftspolitik in Anspruch genommen. Aber trotz allem ging der Ausbau von Eisenbahnen in dem armen Deutschland der Vielstaaterei schneller vonstatten, als in dem reichen zentralisierten Frankreich. Bereits am

[42] Erich Brandenburg, Die Reichsgründung. 2 Bde. Leipzig 1916, S. 114 ff. Die Bedeutung des Zollvereins für die Entwicklung der politischen Einigung pflegt gewöhnlich weit überschätzt zu werden: „Man darf die politisch einigende Kraft des Zollvereins nicht zu hoch anschlagen, weil er aus rein preußischen, nicht aus machtpolitisch-gesamtdeutschen Gesichtspunkten heraus entstanden ist. Erst Bismarck benutzte bewußt den Zollverein als Mittel nationaler Einheitsbestrebungen und zugleich preußischer Machtpolitik."

3. November 1838 wurde in Preußen das bekannte „Eisenbahngesetz" verkündet, das als ein Zeichen für die Weisheit des damaligen Gesetzgebers, auch heute noch in wesentlichen Grundzügen gilt und den Eisenbahnen über Preußen hinaus die Wege geebnet hat[43].

Friedrich List, geboren am 6. August 1789 in der damals noch Freien Reichsstadt Reutlingen, fühlte, beeindruckt durch seine Jugend, einen Haß gegen Fürstengewalt und Beamtenstaat. Sein Reichsstädtertum[43a] betonte er auch später immer wieder. Durch seine liberalen Ideen verhaßt, und als „Demagog" verschrien, mußte er nach einer Festungshaft auf dem Asperg Deutschland verlassen und landete am 10. Juni 1825 in der Newyorker Bucht. Hier befaßte er sich in eingehenderem Studium mit dem schnell aufblühenden Eisenbahnwesen und erkannte schon sehr früh die wirtschaftliche Tragweite der neuen Erfindung.

In einer Zeit, wo das Eisenbahnwesen noch im Werden war, ja, wo es selbst in England noch ein paar Jahre dauern sollte, bis Stephensons geniale Erfindung Anerkennung fand, überschaute List schon die ganze wirtschaftliche und gesellschaftlich-politische Revolution, die sich an dieses neue Verkehrsmittel knüpfen mußte. Während der Jahre 1828—1829 korrespondierte er mit dem Münchener Oberbergdirektor Joseph von Baader über eine Eisenbahn zwischen Rhein und Weser, um so Mitteldeutschland und Bayern mit der Nordsee zu verbinden. Dem bayrischen Plan eines Main-Donau-Kanals trat List mit dem Vorschlag einer Eisenbahn vom Main zur Donau entgegen[44]. Die amerikanische Regierung versuchte, da sie seine Größe erkannt hatte, ihn für ihre Handelspolitik zu gewinnen und ernannte ihn zum amerikanischen Konsul in Hamburg. Aber der Hamburger Senat zwang ihn zum Rücktritt. Ende Oktober 1831 kehrte er nach Amerika zurück. Er war im wahrsten Sinne ein „Deutscher ohne Deutschland". Jedoch die Sehnsucht nach der Heimat trieb ihn 1832 für immer nach

[43] Vgl. Dr. Helmuth Paul, Die Preuß. Eisenbahnpolitik von 1835 bis 1838. Forschungen zur brandenburg. u. preuß. Geschichte. Bd. 50 — II. Hälfte, S. 300, 1938.) Erst nach Ablieferung der Dissertation erschienen.

[43a] Von seinem Prof. über Rousseaus „Contrat social" befragt, erwiderte er: Rousseau habe die Lehre von den Verfassungen der deutschen Reichsstädte vielleicht von der seiner eigenen Vaterstadt abstrahiert. Häusser, a. a. O. I. Bd. S. 65.

[44] In seinen „Mitteilungen aus Amerika" opponierte er stark gegen das vielfach auftretende Kanalsystem und versuchte, für Eisenbahnen Propaganda zu machen.

Deutschland. Hier setzte er sich 1833 in Leipzig, das ihm als Mittelpunkt am geeignetsten erschien, für die Idee eines großen deutschen Eisenbahnnetzes ein. Zu gleicher Zeit erschien auch seine Flugschrift: „Über ein sächsisches Eisenbahnnetz als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems, und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden." Seine Zeitung, die er hier herausgegeben hatte, „das Eisenbahnjournal", wurde zuerst in Österreich verboten und mußte dann später auch in Deutschland sein Erscheinen einstellen [45].

Aber noch längst nicht war das Eisenbahnwesen in Deutschland eine Angelegenheit der Allgemeinheit geworden. Der badische Staatsrat Nebenius war der einzige nationalökonomische Schriftsteller, der auf die Listschen Eisenbahnpläne einging [46]. List hatte seiner Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahnnetz . . ." Kärtchen beigefügt mit den künftigen Linien, wie sie später im großen und ganzen tatsächlich verwirklicht wurden. Speziell für das Rhein-Main-Gebiet finden wir die Linien Basel—Frankfurt und Frankfurt—Kassel vorgezeichnet [47]. List charakterisierte das Eisenbahnsystem folgendermaßen: „Das Eisenbahnsystem ist das Treppenhaus für das deutsche Haus. Das schönste Haus ohne gute Treppe, also ohne Verkehrswege hat keinen Wert [48]." Außerdem erkannte er auch die strategische Bedeutung der Eisenbahn, indem er sagte: „Jede Meile Eisenbahn, die eine benachbarte Nation früher fertiggestellt hat, jede Meile, die sie mehr besitzt, gibt ihr in strategischer Hinsicht ein Übergewicht." List wunderte sich auch später, daß von militärischer Seite die Wichtigkeit der Eisenbahn nicht betont würde. 1842 geht eine österreichische Militärzeitschrift zum ersten Male darauf ein.

Noch 1843 hielt der französische Staatsmann Thiers [49] die Eisenbahn für Wahnsinn. Überall begegnete man den Eisenbahnen mit Mißtrauen. Ein Aufsatz in Württemberg von 1841 über die Eisenbahn lautete folgendermaßen: „Eisenbahnen sind Produkte hoch entwickelter Industrie, Verführer zu Luxus in Deutschland, eine Superfötation in Württemberg, ein Störenfried des geordneten Finanzhaushaltes, eine Verwechselung von

[45] (1834) v. Treitschke: a. a. O. 4. Bd., S. 589.

[46] List: Polit. Ökonomie S. 16 ff.

[47] Die von L. damals entworfene Eisenbahnkarte ist in der kleinen Schrift von A. Staub enthalten; siehe auch Friedr. Lenz: a. a. O. S. 124.

[48] „Zollverein und Eisenbahnsystem" Siamesische Zwillinge.

[49] v. Treitschke, Deutsche Geschichte, Bd. 4, S. 581

Ursache und Wirkung, wenn man sie zu produktiven Mitteln stempelt, ein hysteron proteron des armen Mannes, der den Aufwand des reichen Mannes macht, um reich zu werden."

Die Anfänge des Eisenbahnbaues stellten eine Reihe mannigfaltiger Versuche und Verbesserungen dar. Es gab Geleise aus geschmiedetem Eisen oder Gußeisen, auf Holz- oder Steinlager, oder wegen ihres geringen Kostenaufwandes Holzbahnen mit Eisen belegt. In England legte man sogar Geleise aus Granit und aus einer Art Backstein, ein Vorschlag des Artilleriekapitäns Thomassin zu Straßburg in seiner Schrift: „De la superiorité des chemins de béton sur les chemins de fer." Straßburg 1834.

Bei dem Bau der ersten Linien lehnte man sich an die alten Verkehrsstraßen an. Die natürlichen Verkehrsstraßen von Rhein, Donau, Weser, Elbe und Ems konnten leicht durch künstliche Transportanlagen (Eisenbahnen) ergänzt werden. Die ersten zehn Eisenbahnen in Deutschland waren folgende [50]:

1. Nürnberg—Fürth, eröffnet am 7. Dezember 1835,
2. Leipzig—Dresden, eröffnet am 24. April 1837,
3. Kaiser-Ferdinand-Nordbahn, eröffnet am 6. Januar 1838,
4. Bayr. Maximilian-Bahn, eröffnet am 1. Juni 1838,
5. Berlin—Potsdam, eröffnet am 29. Oktober 1838,
6. Braunschweig—Wolfenbüttel, eröffnet am 1. Dez. 1838,
7. Bergisch-Märkische Bahn, eröffnet am 20. Dez. 1838,
8. Magdeburg—Leipzig, eröffnet am 29. Juni 1839,
9. Rheinische Bahn, eröffnet am 2. August 1839,
10. Taunusbahn, eröffnet am 11. September 1839.

Die Kleinstaaterei und die Kirchturmspolitik sollten der Entwicklung der Eisenbahnen noch viele Schwierigkeiten bereiten, aber trotz dieser Hemmnisse ist das von List entworfene Eisenbahnnetz unaufhaltsam seiner Vollendung entgegengewachsen. Neben dem Deutschen Zollverein wurden die Eisenbahnen eine wichtige Grundlage für die Errichtung des Deutschen Reiches.

---

[50] 1. Beginn 1. III. 1835,
2. „ 26. II. 1836 bis Althen,
3. 1837 von Wien bis Floridsdorf,
5. „ 22. IX. 1838 Zehlendorf bis Potsdam,
6. „ 22. VIII. 1837,
7. ganze Bahn von Elberfeld bis Dortmund am 9. III. 1849,
8. Beginn 17. III. 1838,
9. von Köln bis Müngersdorf,
10. Frankfurt a. M. bis Hattersheim.

II. Teil

1. Kapitel: Die Kleinstaaterei im Rhein-Main-Gebiet.

Die politische Zerrissenheit des Rhein-Main-Gebietes um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, hatte auch eine völlige Zersplitterung des Eisenbahnwesens im Gefolge. Hier war die Kleinstaaterei besonders stark ausgebildet. Um die Freie Stadt Frankfurt am Main, als Pol, drängten sich das Großherzogtum Hessen, das Kurfürstentum Hessen, das Herzogtum Nassau und die Landgrafschaft Hessen-Homburg. Die Partikularinteressen der einzelnen Staaten erschwerten den Bau der Eisenbahnen nach den großen Gesichtspunkten des allgemeinen Verkehrs. Jeder Staat baute seine Linien nach seinen eigenen Bedürfnissen.

Frankfurt a. M. als Kreuzungspunkt der alten Handelsstraßen hatte durch seine Gegnerschaft zum Preußischen Zollverein einen Teil seiner früheren Macht im Handelsleben verloren und sah in den Eisenbahnen ein geeignetes Mittel, seine verlorene Stellung wieder zurückzugewinnen[1]. Außerdem glaubte man mit den Eisenbahnen der Konkurrenz der Rhein-Schiffahrt entgegenwirken zu können. Infolge seines kleinen territorialen Gebietes war Frankfurt beim Bau der Eisenbahnen anscheinend von der Gunst der umliegenden Staaten abhängig, aber es verstand die Macht seiner Handelshäuser und Banken klug zum Ausgleich zu benutzen. Wenn auch der Zollverein die Zollschranken beseitigt hatte, so waren die Landesgrenzen doch bestehen geblieben, die eine Lösung des Verkehrsproblems nach einheitlichen und großzügigen Gesichtspunkten kaum möglich machten. Zwischen den von einer vorgeschlagenen Eisenbahn berührten Staaten mußten erst Staatsverträge abgeschlossen werden, bevor mit dem eigentlichen Bau begonnen werden konnte. Die Vorverhandlungen zu den Staatsverträgen dauerten oft mehrere Jahre und zeitigten schließlich ein Ergebnis, mit dem keiner der beteiligten Staaten voll zufrieden war. Das Rhein-Main-Gebiet, mit seiner besonders stark ausgebildeten Kleinstaaterei machte es jedem Staat unmöglich, eine Eisenbahn, die ein wirtschaftlich tragbares Ergebnis versprechen

[1] Schwemer II, S. 46 ff., grundlegend für das ganze Kapitel.

sollte, auf eigene Kosten zu bauen. Meistens lag die nächst größere Stadt schon im Ausland, zumindest mußte die Eisenbahn ein anderes Hoheitsgebiet berühren. Wenn aber trotz all dieser Hindernisse schon frühzeitig eine Verwirklichung des Eisenbahngedankens im Rhein-Main-Gebiet zustande kam, so war dies der Entschlußkraft und dem Unternehmungsgeist weitsichtiger Wirtschaftler zu verdanken. Der erste verwirklichte Eisenbahnplan entstand in Frankfurt am Main.

a) Die Taunus-Eisenbahn.

Die Schaffung des Deutschen Zollvereins und der Beitritt der süddeutschen Staaten hatte dem Eisenbahnbau im Rhein-Main-Gebiet den Weg geebnet. Das erste Eisenbahnprojekt, das im Rhein-Main-Gebiet in Angriff genommen wurde, war das der Taunusbahn. Bereits im Jahre 1833 war der Frankfurter Bankier Jäger an die nassauische Regierung herangetreten zwecks Gründung einer Aktiengesellschaft, die den Bau einer Eisenbahn zwischen Mainz und Frankfurt in die Hand nehmen sollte. Aber diesen frühzeitigen Plänen war kein Erfolg beschieden. Im Publikum war noch keine Stimmung für Eisenbahnen, und die nassauische Regierung verweigerte ihre Zustimmung. Erst mit der Eröffnung der Nürnberg—Fürther-Bahn am 7. Dezember 1835 trat die Frage der Eisenbahnen mehr und mehr in den Vordergrund. Bis zum Januar 1836 wurden die Aktien der Nürnberg—Fürther-Bahn auf 124 notiert. Es begann nun eine Art Gründungsfieber, und auch das Publikum nahm größeren Anteil an diesen Fragen.

Wie die meisten der damaligen Staaten überließ der Senat der Stadt Frankfurt den Bau der Eisenbahnen zunächst der privaten Entschlußkraft, wie aus einer Denkschrift des Dr. Souchay vom März 1846 hervorgeht; dort heißt es[2]:

„Es schien . . . nicht zweifelhaft sein zu können, daß der Bau der nach Frankfurt führenden Eisenbahnen durch Aktiengesellschaften dem Bau derselben auf Staatskosten vorzuziehen sei. Nicht allein, weil auf jenem Wege der Ärar des kleinen Staates mit großen Lasten verschont bleiben konnte, sondern auch, weil dadurch eine gemeinsame Verwaltung mit andern vermieden worden wäre, die immerhin dann und wann Verwicklungen und Schwierigkeiten herbeiführen mag."

Frankfurt, das die Lebensnotwendigkeit der Eisenbahnen für seinen Handel erkannte, mußte darauf bedacht sein, daß es

[2] Akta senatus B 148 Nr. 3a 1838—1865.

nicht wie früher, wo es infolge seiner Haltung bei der Zollvereinsfrage vereinsamt dastand, dem gleichen Schicksal anheimfiel[3].

[3] Geschichte der Handelskammer zu Frankfurt a. M. S. 389. Votum des Handelskammermitglieds Ihm.

Abwanderung des Handels von 1828—1832:

	zu Wasser	zu Land:	insgesamt
1828	346 957 Ztr.	417 000 Ztr.	763 957 Ztr.
1832	323 367 Ztr.	353 250 Ztr.	676,617 Ztr.
Defizit:	23 590 Ztr.	63 750 Ztr.	87 340 Ztr.

Speditions-Geschäft zu Land: 47 920 Ztr.
zu Wasser: 10 908 Ztr.

Rechnete man den Absatz nach jenen Ländern, die erst 1834 dem Zollverein beitraten (welcher 1832 219 035 Ztr. betrug), von dem damaligen Eingang ab, d. h.

676 617 Ztr. — 219 035 Ztr. = 457 582 Ztr.,

so wäre der voraussichtliche Totalverlust von 1828 bis zum Jahre 1835 mit

763 957 Ztr. — 457 582 Ztr. = 306 375 Ztr.

zu beziffern.

Im Jahre 1833 war gegen 1832 bereits eine Verminderung der Schiffsladungen zu Berg und zu Tal um 53 200 Ztr. eingetreten.

Von 1837 bis 1852 hat sich der Gesamtwareneingang verdoppelt, bis 1860 mehr als vervierfacht. Der gesamte Wareneingang und -ausgang, bei dessen Bewertung vor allem auch der Umschwung durch die Eisenbahn zu berücksichtigen ist, bezifferte sich:

	Eingang:	Ausgang:
1837 . .	913 517 1/8	689 544 3/8 Zentner
1847 . .	1 415 570	972 630 „
1852 . .	1 862 724	1 449 999 1/2 „
1854 . .	3 477 802	2 261 214 5/8 „
1857 . .	5 447 126 3/8	3 198 639 1/3 „
1860 . .	4 134 109 3/8	2 448 508 „

Stellt man diesen Zahlen die Einfuhrziffer für 1828 mit 763 957 Zentner gegenüber, also die Zahl des Jahres, das vor den Zollvereinigungen liegend, als Maßstab der Berechnungen für Wert und Unwert des Zollanschlusses gedient hat, so wäre schon daraus die Bedeutung des Anschlusses erkennbar. Noch mehr ist dies der Fall, wenn man die Einfuhrziffern der Jahre

1829 mit 724 532 Zentner
1830 mit 736 770 „
1831 mit 672 670 „
1832 mit 676 617 „
1833 mit 608 930 „

zum Vergleich heranzieht[4].

[4] Geschichte der Handelskammer S. 410.

„Ebenso klein als das Gebiet der Stadt, ebenso groß war ihr Interesse, daß dieses Gebiet nicht umgangen werde." (Dr. Souchay, 1846.) Die Stimmung der anderen Staaten gegen Frankfurt gibt uns Dr. Souchay in dem Bericht vom 21. Dez. 1842 wieder, in dem sich der Präsident der Zweiten Hessischen Kammer, von Schenck, in der geheimen Sitzung vom 7. Juli 1842 wie folgt äußert:

„Die Erfahrungen des Großherzogtums gehen dahin, daß, was die Stadt Frankfurt will, von jeher zum diesseitigen Nachteile gereicht hat [5]." In Frankfurt selbst gab es Stimmen für und gegen die Eisenbahnfrage. „Bald fand man Eisenbahnen schädlich, weil sie Frankfurt für den Zwischenhandel wegen der leichten Verbindung der Herstellungs- und Verkaufsorte ausschalten würden [5a]." Weitere Gründe gegen die Eisenbahnen waren: „Wenn man einmal heute in Paris und morgen in Wien sein kann, wird man weder in Paris, noch in Wien den Frankfurter Kaufmann als Zwischenhändler gebrauchen wollen [6]."

Andere wieder „hofften von den Bahnen eine neue Blüte [7]". In Frankfurt bildete sich 1835 ein Komitee unter Führung des Bankhauses Gebr. Bethmann [8], das eine Eisenbahnverbindung zwischen Frankfurt a. M. und Wiesbaden auf dem rechten Mainufer über Kastel anstrebte. Am 2. Januar 1836 wurden dem Senat in Frankfurt die Pläne vorgelegt, deren Prüfung für den

Summarische Übersicht

des Grosso-Meß- und übrigen Platzhandels zu Frankfurt a. M. in den Jahren 1836—1845.

Entnommen den Akten des Preuß. Konsuls in Frankfurt a. M., Herrn von Bethmann (Akten des Handelsministeriums in Berlin).

Jahr	Wareneingang für Sped. Grosso- u. sonstigen Platzhandel	hiervon kommen Spedition u. Grosso-	hiervon kommen übriger Platzhandel
1837:	900 700	689 545	211 155
1838:	988 897	756 251	232 646
1839:	998 540	759 095	239 445
1840:	1 025 940	777 020	248 920
1841:	1 105 953	799 041	306 912
1842:	1 111 013	793 297	317 716
1843:	1 128 797	824 650	304 147
1844:	1 154 657	869 594	285 063
1845:	1 245 478	841 065	404 413

Für 1836 fehlen die Nachweisungen.

[5] Akten Main-Weser-Bahn, Bd. 1 1841—1843.
[5a] Geschichte der Handelskammer zu Frankfurt S. 722.
[6] Frankfurter Jahrbücher 1837 S. 95.
[7] Geschichte der Handelskammer S. 722.
[8] Grunelius & Cie., M. A. v. Rothschild & Söhne u. a. Joh. Du Fay.

7. Januar zugesagt wurde. Daß sich auch gleichzeitig in Wiesbaden [9] ein Komitee mit ähnlichen Plänen befaßte, war aus der Interessengemeinschaft zwischen Nassau und Frankfurt a. M. entstanden. Diese Entwicklung schien auch ganz in der Linie der Politik des Frankfurter Senators Thomas zu liegen, der in dem nassauischen Stapelplatz Biebrich einen Überschlagshafen für den Frankfurter Handel suchte. Daß Frankfurt a. M. den Eisenbahnbau so eifrig betrieb, hatte seinen tieferen Grund darin, daß es den Vorsprung, den Mainz wegen seiner günstigen Lage am Rhein vor ihm hatte, wieder einholen wollte. Zu gleicher Zeit waren aber auch in Mainz und Darmstadt Eisenbahngesellschaften gegründet worden zwecks Herstellung einer linksmainischen Verbindung zwischen Mainz und Darmstadt. In diese Bahn sollte später dann eine vom Neckar her geplante Linie einmünden. Richteten die mainz-darmstädtischen Pläne ihre Spitze gegen Frankfurt, so standen die Frankfurt-Wiesbadener Bestrebungen gegen die Mainzer Absichten.

Es war der alte Gegensatz zwischen diesen beiden rivalisierenden Städten, der in den Bauvorschlägen zum Vorschein kam. Mainz, als Endpunkt der damaligen Dampfschiffahrt, sah in der Eisenbahnverbindung eine günstige Gelegenheit, den Verkehr nach Süddeutschland durch hessisches Gebiet weiterzuführen. Die Eisenbahn zwischen Mainz und Darmstadt sollte linksmainisch bis unmittelbar an die Mainmündung geführt werden. Von Darmstadt aus dachte man sich eine Fortsetzung nach Mannheim und Heidelberg. Für Darmstadt, die Hauptstadt des Großherzogtums Hessen, konnte sich diese Verbindung nur fruchtbar auswirken. Aber für Frankfurt, das eben erst durch seinen Beitritt zum Zollverein einer völligen Vereinsamung entgangen war, barg sie eine große Gefahr. Denn dadurch wurde die wichtigste Verkehrsstraße von Nordwesten nach dem Süden und Südosten an ihm vorbeigeleitet. Schon in den ersten Januartagen des Jahres 1836 hatte sich das Frankfurter Komitee an den Senat gewandt, und um den Erlaß eines milden und zweckmäßigen Expropriationsgesetzes [10] gebeten. In der Eingabe hieß es dann weiter: „Unsere Vaterstadt, in dem Mittelpunkt Deutschlands gelegen, wo sich die Straßen von Nord zu Süd, von Ost zu West begegnen, darf nicht versäumen, sich der Verbindungsmittel zu versichern. Die Eisenbahnen von Hamburg, Leipzig, Augsburg, Nürnberg, Basel, Mainz müssen in Frankfurt zusammentreffen. Ist dies erreicht, so ist auch der

[9] 1835.
[10] Eisenbahnakten im Stadtarchiv H. 12 Nr. 11, Enteignung.

Wohlstand unserer Stadt aufs neue gesichert[11]." Dieses Programm, das von einem großen Weitblick zeugt, war nicht nur aus partikularistischen Interessen heraus gefordert, wie es bei den mainz-darmstädtischen Plänen der Fall war. Die Frankfurter Geldleute hatten die Bedeutung der Eisenbahnen für den Weltverkehr schon erkannt. Bei der Frankfurter Bevölkerung war dagegen noch kein Verständnis für den Bau von Eisenbahnen zu finden.

Durch ihren weittragenden Handel hatten die Großkaufleute einen geschulten Blick für Fragen des Verkehrs. Aber der Kreis um den Senator Thomas, der jeder Neuerung feindlich gegenüberstand, mußte noch gewonnen werden. Am 20. April 1836 erklärte er die Eisenbahnen für Luxussache und Spielwerk. Außerdem bereitete ihm das „Expropriationsgesetz" viel Kopfzerbrechen, weil er die Enteignung nur mit der größten Not glaubte entschuldigen zu können, wobei er dann weiter auf die Frage kam: „Ist die Errichtung von Eisenbahnen eine Not?" Aber da man aus dem Experiment „Zollverein" gelernt hatte, so wurde das Enteignungsgesetz für Frankfurter Verhältnisse schnell durchgebracht, allerdings auch aus einem gewissen Angstgefühl heraus. Denn eben hatte nach langem Zögern die hessische Regierung die vorläufige Bauerlaubnis für das mainz-darmstädtische Projekt erteilt. Die Genehmigungsurkunde wurde am 1. März 1837 in der Oberpostamtszeitung veröffentlicht mit dem Zusatz[12] . . . „daß der Großherzog von Hessen niemals die Konzession zu einer Eisenbahn ausschließlich auf dem rechten Mainufer von Frankfurt nach Kastel erteilen würde". In Mainz mußte man auf den ersten Plan, der Ausmündung der Bahn auf der Mainaue gegenüber Mainz, verzichten, da die Bundesmilitärkommission Einspruch erhoben hatte mit dem Einwand, daß bei der strategisch so wichtigen Stellung von Mainz, die Bahn nicht so bloßgestellt sein dürfte, wie es auf der Mainaue der Fall war. Daraufhin hatte Mainz, das sich durch das rechtsmainische Bahnprojekt von Frankfurt am Main bedroht sah, der hessischen Regierung einen zweiten Plan vorgelegt.

Bei der territorialen Grenzziehung von 1815 war nun Hessen-Darmstadt auf dem rechten Mainufer ein kleiner Zipfel um Kastel herum zugesprochen worden. Da aber Mainz nur über Kastel zu einer Verbindung kommen konnte, wollte es, daß

[11] Schwemer: Bd. III, S. 12.
[12] Artikel 6 der Konzession.

diese Bahn wenigstens ein rein hessisches Unternehmen sei. Weil die Bahn unbedingt hessen-darmstädtisches Gebiet durchqueren mußte [13], glaubte man, einen Druck ausüben zu können. Die Ausführung dachte man sich nun folgendermaßen: Die Bahn sollte in Sachsenhausen beginnen und dann linksmainisch bis Kostheim führen. Die Darmstädter Linie sollte ungefähr in der Mitte einlaufen. Erst bei Kostheim sollte die Bahn über den Main und weiter nach Kastel geführt werden. Auf diese Weise führte die Bahn durch hessisches Gebiet, und außerdem hatte man die drei hessischen Städte Offenbach, Darmstadt und Mainz miteinander verbunden. Nur bei Sachsenhausen lief die Bahn durch Frankfurter Gebiet. Aus diesem Grunde hatte sich das Mainzer Komitee mit einigen „Frankfurter Firmen [14]“ verbunden und glaubte sich dadurch zu sichern. Am 25. Februar 1837 erhielt die Mainzer Gesellschaft die Konzession von Hessen-Darmstadt, allerdings mit dem schon erwähnten Zusatz, daß der Großherzog eine Bahn ausschließlich rechtsmainisch nicht genehmigen würde. Nun durfte der Frankfurter Senat nicht länger zögern, zumal jetzt auch das Publikum an diesen Fragen Anteil nahm. Neben der Abschließung mußte er befürchten, daß alle verfügbaren Kapitalien dem linksmainischen Projekt zufließen würden, und für das Taunusprojekt dann nichts mehr übrig bleiben würde. Es war das Verdienst des Senators Eduard Souchay, daß ein schneller Entscheid herbeigeführt wurde. Er führte dem Senat am 9. März 1837 die Gefahren vor Augen, die bei längerem Abwarten entstehen könnten, und es gelang ihm, vom Senat die Konzession für die rechtsmainische Bahn zu erwirken, nachdem am 16. Februar 1837 das Herzogtum Nassau seine Zustimmung für das Taunusbahnprojekt erteilt hatte. Zunächst wurde dem Mainzer Komitee die Anlegung eines Kopfbahnhofes in Sachenhausen verweigert, bei der hessischen Regierung aber angefragt, ob sie die Einmündung der Taunuseisenbahn in Kastel gestatten würde. Bei einer eventuellen Verweigerung drohte man, niemals die Konzession zur Einmündung einer Bahn von Darmstadt oder Offenbach auf Frankfurter Gebiet zu erteilen [15].

Dieses energische Vorgehen des Frankfurter Senats erzielte die günstigste Wirkung betr. der Zeichnungen für die Taunus-Eisenbahn. Hatte man zunächst mit 500 000 fl. gerechnet, so

[13] Gemeint ist die Bahn Ffm.—Wiesbaden-Biebrich.

[14] Joh. Goll & Söhne, Jak. Friedr. Gontard & Söhne, D. & J. de Neufville und Weinhändler Beil.

[15] Dröll, Sechzig Jahre hessische Eisenbahnpolitik, S. 9.

waren schließlich 20 Millionen fl. gezeichnet worden. Die Frankfurter Jahrbücher berichten hierüber [16]: „Die Summe der Zeichnungen ist . . . enorm gewesen und soll sich über 21 Millionen belaufen. Menschen aller Stände drängten sich beinahe mit Lebensgefahr hinzu, und es paradiren die Unterschriften von Millionärs, Banquiers, Rentenirern, Handels- und Gewerbsleuten und sehr vielen anderen achtbaren Bürgern und Bürgerinnen neben den Namen von Proletariern verschiedener Art." Das Publikum riß sich förmlich um die Aktien. Ein Brief, den der Senator Thomas am 10. 3. 1837 an den Vertreter der alten Hansestadt Bremen, Smidt, schrieb, gibt diese Stimmung wieder [17]:

„Die Leute schlagen sich heute um die Aktien, so daß für eine Unterschrift von 10 000 fl. höchstens 250 fl. wirkliche Aktien werden ausgegeben werden können. Um die Börsenzeit wurden 40 fl. Prämie für eine Unterschrift von 10 000 bezahlt. Das alles ist purer Schwindel, doch kann man es nicht hindern."

Das Taunuskomitee ließ trotz der Konzessionsverweigerung durch Hessen-Darmstadt sein Bahnprojekt nicht fallen. Um das hessen-darmstädtische Gebiet bei Kastel zu umgehen, sollte die Bahn bei Hochheim den Main verlassen, um dann über Wiesbaden nach Biebrich weiterzulaufen, was auch in der Konzessionsbewilligung des Frankfurter Senates an das Taunuskomitee, das sich durch Vereinigung des Frankfurter mit dem Wiesbadener Komitee am 24. Juni 1836 gebildet hatte, zum Ausdruck kam. Der Senat gab die Erlaubnis zu einer rechtsmainischen Bahn von Frankfurt nach Wiesbaden, „resp. Kastel". Der Zusatz war so zu verstehen, daß, sollte Hessen die Konzession verweigern, die Bahn bei Hochheim den Main verlassen und direkt nach Wiesbaden und Biebrich führen sollte. In einem Vortrag des Senats in der gesetzgebenden Versammlung vom 12. Januar 1838 wird die Einstellung Frankfurts zum Taunusbahnplan folgendermaßen begründet: „Die Großherzogl. Hessische Regierung hat eine vorläufige Konzession für den Bau einer Eisenbahn zwischen Mainnz und Darmstadt in Frankfurt a. M. erteilt. Hiervon erscheint Frankfurt a. M. mit dem Nachteil bedroht, daß man von Schwaben und Basel über Frankfurt nach dem Niederrhein zuerst an jenen Knotenpunkt [18], von da nach Frankfurt und denselben Weg bis zu jenem Punkt zu-

[16] Frankfurter Jahrbücher 1837, Bd. 9, S. 120.
[17] Schwemer: Bd. 3, 1, S. 17.
[18] Knotenpunkt zwischen Frankfurt u. Mainz, Abzweigung nach Darmstadt.

rückfahren müßte, so daß Frankfurt wahrhaft aus dem Wege geschoben und in einen Winkel versetzt würde." Im April des Jahres 1837 hatte die Taunus-Eisenbahngesellschaft den Ingenieur Denis, den Erbauer der Nürnberg—Fürther Bahn, für den Bau gewonnen. Es war vereinbart worden, daß die Bahn in einem Zeitraum von drei Jahren fertiggestellt sein sollte. Mit den Vorarbeiten wurde vorläufig bei Kostheim begonnen. Außerdem verstand man es geschickt, durch die Zeitungen auf die hessische Regierung einen Druck auszuüben, indem die Gesellschaft bekanntgab, daß die Schienen bereits in England bestellt und das Gelände zwischen Höchst und Frankfurt a. M. angekauft wäre. Diese taktischen Kniffe verfehlten ihre Wirkung auf Hessen-Darmstadt nicht. „Die Aktienpromessen der linksmainischen Bahn fielen in wenigen Tagen von 145 auf 100 und waren auch zu diesem Kurse nicht mehr an den Mann zu bringen[19]." Durch die Subskription von 20 Millionen fl. war die Taunusbahn auch finanziell gesichert. Auf hessischer Seite wünschte man nun, mit dem Taunuskomitee zu verhandeln. Da auf der linksmainischen Strecke ja doch kein Gewinn mehr zu erzielen war, vereinigte sich die Mainzer Gesellschaft mit dem Taunuskomitee im Vertrag vom 31. Oktober und 2. November 1837. Aus dieser Verbindung entstand dann die „Taunus-Eisenbahngesellschaft". Frankfurt ließ auch die Einmündung der Mannheim—Heidelberger Bahn zu, allerdings unter dem Vorbehalt, daß sie erst nach Fertigstellung einer Eisenbahnverbindung Darmstadt—Frankfurt a. M. in Betrieb genommen werden sollte. Den Plan einer Seitenbahn nach Biebrich ließ man fallen. Die Hauptlinie sollte über Kastel führen, Wiesbaden mit Biebrich aber nur durch eine Pferdebahn verbunden werden. Von den sechs Mitgliedern des Verwaltungsrates stellten die in Mainz wohnenden Aktionäre die Hälfte. Auch bei der Tarifbestimmung war Mainz maßgebend beteiligt. Das Aktienkapital war nur zu einem Drittel in Mainzer Besitz. Die Mainzer Gesellschaft übernahm es nun, die Großherzoglich-Hessische Konzession zu beschaffen. Man bat den Großherzog um Entbindung von der linksmainischen Konzession und um Genehmigung des Vertrages mit dem Taunusbahnkomitee. Begründet wurde das Gesuch damit, daß Frankfurt trotz aller Schwierigkeiten die Bahn mit seinen reichen Mitteln bauen werde. Das nassauische Biebrich werde dann ein Teil des Mainzer Handels an sich reißen, und früher oder später müßte man doch den An-

[19] Frankf. Journal v. 13. März 1837.

schluß an die Taunusbahn suchen, nur sei man dann gezwungen, sämtliche Bedingungen anzunehmen, wogegen man jetzt mitbestimmend beteiligt wäre. Außerdem würde die linksmainische Verbindung hohes Baukapital erfordern, wegen der Befestigungen, die infolge des Einspruches der in Frankfurt a. M. residierenden Bundesmilitärkommission angelegt werden müßten. Im übrigen sei Frankfurt a. M. zu mächtig und jeder Widerstand sei unnütz.

In Darmstadt und Offenbach sprach man von einem offensichtlichen Verrat des Mainzer Komitees, durch den Mainz der Verelendung entgegengeführt würde, und der eine Auswanderung der „kaufmännsichen Notabilitäten" herbeiführen müsse [20]. 700 Mainzer Bürger unterzeichneten eine Petition [21], die folgendermaßen lautete: „Die Absicht des Komitees ist ehrlich, aber der Vertrag, den es abgeschlossen, bedroht die Zukunft von Handel, Gewerbe und Verkehr in Mainz. Die Stadt wird dem Ausland überliefert."

In der Bittschrift heißt es dann weiter, von nun an würden Personen und Waren aus dem Norden und Süden über Frankfurt a. M. und Biebrich an Mainz vorbei den Rhein hinabführt. Und zu all dem hätte Mainz selbst seine Hand gereicht. Auch der Gemeinderat von Mainz sprach sich gegen die Konzessionierung aus. Er befürwortete dagegen die Bahn auf dem linken Mainufer, evtl. nach Offenbach mit dem späteren Anschluß nach dem Neckar. Frankfurt erklärte dagegen, daß es eine Bahn von Offenbach oder Darmstadt niemals genehmigen würde [22], solange ihm die Konzession für die Taunusbahn auf hessischem Gebiet bei Kastel verweigert würde [23]. In Kurhessen stand man zu jener Zeit dem Eisenbahnproblem noch fern, erklärte aber, sollte man einmal bauen, so wäre das Ziel, einerlei über Fulda oder Marburg immer Frankfurt. Baden [24], das sich in jenen Tagen gerade mit dem Bau einer Bahn durch das ganze Land befaßte, und dabei auch schon an eine Weiterführung der Bahn von Mannheim nach Frankfurt dachte, erklärte bei den ersten Verhandlungen über die Main-Neckar-Bahn, es sei eine Lächerlichkeit, ihm zumuten zu wollen, „daß es Millionen aus dem

[20] Dröll: Sechzig Jahre hess. Eisenbahnpolitik S. 12.
[21] Desgl. S. 9.
[22] Schwemer: a. a. O. S. 18.
[23] Das hess. Gebiet zog sich in Form eines Halbkreises von Mainz nördlich gegen Wiesbaden, um dann zwischen Kastel und Biebrich wieder den Rhein zu erreichen.
[24] Dr. Otto Schäfer: Gesch. d. Bad. Eisenbahnpolitik. Dissertation Ffm. 1923.

Staatsschatz auf eine Eisenbahn verwende, deren Endziel Mainz oder Offenbach und nicht die Stadt wäre, die allein den Verkehr auf einer solchen Bahn (Main-Neckar-Bahn) wesentlich alimentieren könne". So sah sich zum Schluß Hessen-Darmstadt in die Enge getrieben und mußte erkennen, daß man auch bei kommenden Projekten immer wieder von Frankfurt a. M. abhängig war. Das Herzogtum Nassau, Frankfurt a. M. und das Taunus-Komitee erteilten außerdem noch einer, von Darmstadt in die Taunusbahn einmündenden Linie ihre Genehmigung, nachdem schon bei Feststellung der Spurweite darauf Rücksicht genommen worden war. Außerdem erklärte sich Frankfurt bereit, eine Bahn Offenbach—Frankfurt a. M. zu genehmigen. Am 10. Februar 1838 kam zwischen den drei beteiligten Regierungen von Frankfurt a. M., Hessen-Darmstadt und Nassau ein Staatsvertrag zustande, und unter dem 8. Mai, 11. Mai und 13. Juni 1838 erteilten sie ihre definitive Konzession. Um eine Beschleunigung der Konzessionserteilung herbeizuführen, hatte das Mainzer Komitee im Mai 1838 dem über die Erteilung der Konzession im hessischen Ministerium der Finanzen referierenden Beamten ein Geschenk von 18 000 fl. gemacht[25], was die Regierung auch erlaubte. Auf gegnerischer Seite schrie man von Bestechung, worauf die hessische Regierung sich gezwungen sah, ihre Haltung zu rechtfertigen. Nunmehr mußte der betreffende Beamte aus seinem Amte ausscheiden. Kennzeichnend ist, daß man das Geschenk zuerst dem hessischen Minister Du Thil angeboten hatte, der es aber dankend ablehnte. Bei der Verteidigung der Konzessionserteilung im Hessischen Landtag gab Du Thil in der Zweiten Kammer den Eindruck wieder, den die Eingaben auf die Regierung gemacht hatten: „Man alarmierte die Einwohner von Darmstadt und Offenbach, wie wenn ihre teuersten Interessen gefährdet seien. Von allen Seiten kamen Petitionen an den Großherzog, die nur eine Wiederholung der Angaben des Darmstädter Eisenbahnausschusses waren. Man behauptete, die Mainzer Gesellschaft wolle das Land zu Gunsten des Auslandes verraten, und jeder, der eine von den Petenten abweichende Meinung habe, sei bestochen[26]."

Aus dem Vertrag vom 10. Februar 1838 entwickelten sich später die Verhandlungen über die Main-Neckar-Bahn.

Mit dem Bau der Taunus-Eisenbahn hatte man jedoch schon

[25] Dröll: 60 Jahre Hess. Eisenbahnpolitik S. 14.

[26] Dröll: a. a. O. S. 13.

im Frühjahr 1838 (vor dem 11. Mai) unter der Leitung von Denis in der Gemarkung Nied angefangen, trotzdem die hessische Konzession noch ausstand. Und als am 19. November 1838 das Taunus-Komitee außerdem die Zustimmung des „hohen deutschen Bundes" zur Durchführung der Eisenbahn durch den „Rayon und die Werke der Festung Mainz" erhalten, man auch zuletzt die Schwierigkeiten, die sich aus dem Geländeankauf in der Gemarkung Hochheim ergeben hatten, im Sommer 1838 beseitigt hatte, wurde die Bauarbeit auf die ganze Strecke ausgedehnt. Erst am 12. August 1840 fand die erste Generalversammlung statt, nachdem der Bahnbau durch das mit unbeschränkter Vollmacht versehene Komitee vollendet worden war. Über die Schwierigkeit beim Geländeerwerb gibt uns der Bericht über die erste Generalversammlung Kunde. In ihm heißt es: „Die . . . ernannten Sachverständigen haben außerordentlich hohe Preise, welche in einzelnen Fällen sogar die Forderungen der Eigentümer überstiegen haben, ermittelt, weshalb Veranlassung genommen wurde, für den Bahnhof ein kleines Terrain zu benutzen . . ."

Hierdurch entstanden später, als bei wachsendem Verkehr Erweiterungen der Bahnhofsanlagen vorgenommen werden mußten, große Schwierigkeiten. Nur bei wenigen Eigentümern und in wenigen Gemarkungen kam eine gütliche Vereinbarung über den Preis zustande.

Die Bahnstrecke wurde zunächst eingleisig gebaut und nur der Unterbau für das zweite Gleis — mit Ausnahme der Strecke Kastel—Wiesbaden — vorgesehen. Der Antrag zur Herstellung des dringend nötigen und fast unentbehrlichen zweiten Gleises wurde von der Gesellschaft wiederholt abgelehnt, zuletzt in der Generalversammlung vom 29. März 1858, um eine Schmälerung der Dividende zu vermeiden. In der Generalversammlung vom 23. März 1852 hatte man den Entschluß gefaßt, mittels einer jährlichen Dotation von 3000 fl. einen Amortisationsfonds zur Sicherung des Aktienkapitals zu bilden[27]. Am 11. September 1839 wurde eine Probefahrt von Frankfurt a. M. bis Hattersheim gemacht, vom 26. September 1839 ab wurde die Strecke Frankfurt—Höchst regelmäßig befahren, und am 24. November wurde die Strecke Frankfurt—Hattersheim eröffnet. Bereits am 10. März 1840 wurde die Strecke Wiesbaden—Kastel befahren, und am 13. April 1840 war die ganze Bahn im Betrieb. Die Zweigbahn nach Biebrich wurde am 3. August 1840 eröffnet.

[27] Dr. Michaelis: Deutschlands Eisenbahnen. Leipzig 1863.

Die gesamten Baukosten betrugen 3 700 000 Fl. oder 2 114 286 Thlr., was umgerechnet auf jede Meile 359 878 Thlr. ergeben würde. Die Länge der Bahn beträgt nach den alten Angaben [28] $5^{7}/_{8}$ geogr. Meile. Die Bahn führt von Frankfurt am Main unweit der Mainlust in gerader Linie nach Höchst, läuft nahe am Main über Hattersheim, Flörsheim, Hochheim nach Kastel und von da über Mosbach, wo die Pferdebahn nach Biebrich abging, nach Wiesbaden. . . .

In der Verfassung der Bahngesellschaft war bestimmt, daß jedes Jahr im Monat März abwechselnd in Mainz und Wiesbaden die Generalversammlungen abgehalten werden sollten, in welcher jeder Besitzer von zehn Aktien Sitz und Stimme hatte. Mehr als zehn Stimmen durften nicht in einer Hand vereinigt sein. Die Generalversammlung wählte den Verwaltungsrat, der aus sechs Mitgliedern bestand, die ihrerseits wieder den Direktor bestimmten. Frankfurt war Sitz der Gesellschaft. Die Konzession war auf 99 Jahre erteilt. Wurde sie nicht erneuert, so konnten die betreffenden Staaten gegen bare Bezahlung nach gerichtlicher Taxation die Bahnen an sich bringen. Die Dividenden betrugen im Durchschnitt aus den Jahren 1840 bis 1857 jährlich etwa $6^{2}/_{7}\%$ [29].

Durch die, für die damalige Zeit fast märchenhaft schnelle Fahrt der Züge rückten Frankfurt, Höchst, Kastel, Wiesbaden und der Rheinstrom eng zusammen. Voll Haß und Neid schaute man in Hessen-Darmstadt auf dies Wunderwerk der Technik. Als die Taunusbahn eröffnet wurde (13. April 1840), besaß das Großherzogtum noch nicht eine Eisenbahnschiene. Das schnelle Zustandekommen der Taunus-Eisenbahn ist nicht zuletzt ein wesentliches Verdienst des Frankfurter Senators Eduard Souchay [30]. Er gehörte, wie der Frankfurter Unterhändler beim englischen Vertrage, Harnier, zur französischen Gemeinde. Im Gegensatz zum Frankfurter Sondertümler Thomas war er fortschrittlich gesinnt. Nach vollendeten Rechtsstudien schlug er die Advokatenlaufbahn ein. 1831 wurde er zum Senator gewählt und war ein eifriger Fürsprecher des Zollvereins. 1836

[28] Gemeint ist hier die geogr. oder deutsche Meile, 15 auf einen Grad des Äquators, etwas kleiner als die preußische, österreichische oder sächsische Meile. Vgl. hierzu: Dr. Michaelis: Deutschlands Eisenbahnen, Leipzig 1863, Einl. X.

[29] Betriebsmaterial d. Taunusbahn Ende 1857: 15 Lokomotiven, 103 Personenwagen mit 3739 Plätzen, 118 Güterwagen für 9925 Zentner. Die erste Lokomotive hieß „Blitz". Hierzu siehe Dr. Michaelis a. a. O.

[30] Schwemer: a. a. O. S. 40 ff.

kam er mit Sebastian de Neufville zusammen in das Rechneiamt, und ging 1837 als Vertreter Frankfurts zur Münzkonferenz nach München. In den Jahren 1839, 1840, 1842 und 1843 nahm er an den Zollverhandlungen teil. Den Zollverein selbst bejahte er aus nationalen Gründen, was auch aus seinem Bericht vom 1. Juni 1841 über die Ergebnisse der letzten Konferenz hervorgeht [31]. „... Die politischen Folgen, welche der Zollverein herbeizuführen versprach, ... indem er die Bewohner der verschiedenen Vereinsstaaten in den lebhaftesten gegenseitigen Verkehr bringt, seit Jahrhunderten zum ersten Mal wieder das Bewußtsein eines mächtigen Gemeinwesens erweckt, — diese politischen Folgen des Vereins sind schon jetzt nicht mehr ein Gegenstand künftiger Erwartung. Sie sind als eine vollendete Tatsache zu betrachten."

Da die Eisenbahnen in derselben Richtung wirkten wie der Zollverein, war auch in dieser Beziehung Souchay ein Vorkämpfer des vaterländischen Zusammenschlusses.

Die Taunusbahn endete in Frankfurt im Taunusbahnhof, der zwischen dem Gallustor und dem Taunustor — westlich vom Bismarckdenkmal — angelegt worden war. Der Bau wurde nach den Plänen des Baurates Opfermann zu Mainz ausgeführt. Die Baukosten betragen 108 741 fl. Die Leitung der Taunusbahn lag in den Händen des Geh. Hofrats Beil [32], der auf seinen Auslandsreisen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens reiche Erfahrungen gesammelt hatte. Die Aufsicht über den technischen Dienst führte der Kgl. Preußische Premierleutnant Meller vom Ingenieurkorps in Mainz [33].

Der Betrieb wurde mit sechs Lokomotiven, 61 Personenwagen und 21 Transportwagen eröffnet. Sämtliche Lokomotiven waren englisches Fabrikat und wurden von Stephenson & Co. in Newcastle bezogen. Die Fahrzeiten der Bahn wurden so festgesetzt, daß die Züge von Frankfurt und Kastel zu gleicher Zeit abfuhren und sich in der Mitte der Strecke, bei der Wasserstation Hattersheim, begegneten.

Trotzdem die Gesamtstrecke erst am 13. April 1840 in Betrieb genommen wurde, betrug die Zahl der beförderten Reisen-

[31] Schwemer: a. a. O. S. 49.

[32] A. Detig, Ffm. und seine Eisenbahnen... Diss. Ffm. 1921. Geh. Hofrat Beil, geb. 2. Nov. 1790, Mitglied des Rates der Stadt Frankfurt von 1826—1840.

[33] Leitung der Maschinen u. Werkstätten in Kastel Ob. Maschinenmeister Rob. Thormann, Leitung der Reparaturwerkstätten in Kastel Werkmeister Ernst Gleim.

den in diesem Jahre schon 658 564, während die Betriebskosten sich auf 40 % der Bruttoeinnahmen beliefen. Dieses günstige Ergebnis sicherte der Taunuseisenbahn den ersten Platz unter allen deutschen Bahnen. Zunächst erstreckte sich der Betrieb nur auf Personen-, Gepäck- und Tierverkehr. Die Frachtstückgutbeförderung wurde erst 1842 aufgenommen.

Zwischen der Fürstlich Thurn-und-Taxisschen Postverwaltung und der Bahn bestand von Anfang an ein gespanntes Verhältnis [34]. Über die beiderseitigen Entschädigungen konnte man zu keiner Einigung kommen, zumal auch die damaligen Hoheitsträger keinen klaren und einheitlichen Standpunkt in dieser Frage einnahmen. Zeitweilig lehnte die Bahnverwaltung in Frankfurt — auf Grund einer Entscheidung des Senates der Freien Stadt Frankfurt — die Beförderung der Postsendungen überhaupt ab. In Höchst mußten die Postsendungen, die auf dem Landweg von Frankfurt dorthin gebracht wurden, nach einer Entscheidung der Herzoglich-Nassauischen Regierung von der Bahn zur Weiterbeförderung angenommen werden.

Die Hessen-Darmstädtische Regierung enthielt sich jeder Stellungnahme zu dieser Frage. Die Streitigkeiten dauerten bis 1848.

Als erste Eisenbahn in Deutschland führte die Taunusbahn schon 1844 den „elektro-magnetischen Telegraphen [35]“ auf der Teilstrecke Kastel—Wiesbaden und Biebrich ein. Bahninspektor Meller schreibt hierüber:

> „Behufs rascher Mitteilung von Nachrichten zwischen Kastel, Wiesbaden und Biebrich, wozu das Bedürfniß häufig gefühlt wurde, ist ein elektro-magnetischer Telegraph im Herbst verflossenen Jahres, mit welchem man eine vollständige Korrespondenz zu führen im Stande ist, im Verein mit Herrn Fardely aus Mannheim, angelegt worden. Die Verbindung zwischen Kastel, Biebrich und Wiesbaden ist mittelst eines in der Luft ausgespannten, auf Pfählen ruhenden, mäßig starken Drahtes bewerkstelligt, und dabei die Erde als die eine Hälfte des elektrischen Leiters benutzt. Die Wirkungen davon sind überraschend und die Kosten zum Nutzen verhältnismäßig gering [36].“

[34] Über das Verhältnis der Fürstlich Thurn-und-Taxisschen Postverwaltung zu den Eisenbahnen: Ffm. Acta senatus Generalia Varia, B 148 3a (990).

[35] Bahninspektor Meller in der „Eisenbahnzeitung von 1845“ S. 160/61.

[36] A. a. O. S. 152.

An derselben Stelle erscheint 1845 ein weiterer Bericht, in dem es heißt:

„Der elektro-magnetische Telegraph, welcher bereits seit dem Herbst 1844 auf der Bahnstrecke zwischen Kastel, Biebrich und Wiesbaden im Gebrauch war, wurde, da er sich für die Bahnstrecke in jeder Hinsicht als nützlich bewährt hatte, nunmehr auch auf der Strecke zwischen Kastel und Frankfurt in Anwendung gebracht. Man bediente sich hierbei der zweckmäßigen und einfachen Apparate des Herrn Fardely in Mannheim. Die Taunusbahn soll die erste Bahn seyn, welche einen elektro-magnetischen Telegraphen mit einfachen Leitungsdrähten besitzt[37]."

Die wirtschaftlichen Erfolge, die man bei der Taunusbahn erzielte, führten 1844 zum Bau einer Zweigbahn von Höchst nach Soden, nachdem die nassauische Regierung dem Frankfurter Bankhaus Gebr. Bethmann „die Konzession zur Anlage einer Eisenbahn, Erbauung eines Kurhauses und den alleinigen Debit des Mineralwassers von Soden" erteilt hatte[38]. Schon am 22. Mai 1847 wurde die Bahn eröffnet und von der „Sodener Aktiengesellschaft" bis 1859 verwaltet. Von 1859 bis 1863 lag der Betrieb still, bis die Bahn 1863 von der „Taunusbahn" käuflich erworben wurde, die dann den Verkehr am 30. August 1863 wieder aufnahm.

Der Personenverkehr auf der Taunusbahn nahm bis 1848 ständig zu, während der Güterverkehr nur 25 % der Einnahmen ausmachte. Die politischen Wirren von 1848 fügten, wie überall in Deutschland, auch dem Taunusbahn-Unternehmen großen wirtschaftlichen Schaden zu, „indem in den ersten Tagen des Monats April ein wilder Volkshaufen die Bahn von Kastel bis nahe an Hofheim heran samt Telegraphen, Barrieren und Bahnwärterhäuser zerstörte. Der alte Mainzer Haß gegen die Taunusbahn hatte hier seine Abkühlung gefunden. Mit frechem Hohn wurden ‚Schienen und Exzentrikscheiben gleich Siegestrophäen über die Rheinbrücke nach Mainz getragen[39]'."

Die Fertigstellung der Frankfurt—Hanauer-Bahn (1848) hatte für die Taunusbahn eine weitere Steigerung der Einnahmen zur Folge. Nach dem Tode des technischen Leiters der Bahn, Bahninspektor Meller, übernahm der Bahninspektor Wehmer aus Darmstadt den technischen Dienst. Als dann 1852

[37] Erfinder des elektro-magnet. Telegraphen: Thomas v. Sömmering. Seit 1849 Telegraph.-Büro in Frankfurt a. M.

[38] Allgemeine Zeitung v. 3. Juni 1844.

[39] Eisenbahnzeitung Jg. 1849, S. 155.

auch der Direktor, Geheimrat Beil, starb, wurden beide Ämter in Wehmers Hand vereinigt.

Der immer stärker werdende Verkehr führte 1858 zur Legung eines zweiten Gleises zwischen Flörsheim und Hattersheim. Am 17. November 1859 wurde zwischen der Taunus- und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft ein Vertrag wegen des Baues einer Brücke über den Main bei Flörsheim abgeschlossen, in dem sich die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft verpflichtete, die Verbindung von Flörsheim über Rüsselsheim nach Bischofsheim (Mainz—Darmstadt—Aschaffenburg, gebaut 1863) auf ihre Kosten herzustellen. Die Nassauische Regierung verweigerte aber ihre Zustimmung zu diesem Unternehmen, weil sie für ihre 1856 fertiggestellte Staatsbahn Biebrich—Rüdesheim großen Schaden befürchtete [40]. Als das Herzogtum Nassau 1866 [41] an Preußen kam, wurde die Nassauische Staatsbahn dem Preußischen Staatsbahnnetz angeschlossen und unter die Aufsicht der Preußischen Eisenbahnkommission in Köln gestellt. Um eine Verbindung der Nassauischen Staatsbahn mit Frankfurt zu bekommen, versuchte die preußische Regierung 1867 [42] die Taunusbahn käuflich zu erwerben. Der Verwaltungsrat der Taunusbahn lehnte jedoch das preußische Angebot ab. Als sich aber Preußen im November 1868 entschloß, eine selbständige Verbindung der ehem. Nass. Staatsbahn mit Frankfurt zu bekommen, mußte sich die Taunusbahn wohl oder übel auf Verhandlungen einlassen, zumal ihr schon ihm Jahre 1863 in der Mainbahn eine starke Konkurrenz entstanden war [43].

Im April 1869 wurde die Kgl. Eisenbahndirektion in Wiesbaden von der preußischen Regierung beauftragt, mit der „Taunusbahn" über den Kaufpreis zu verhandeln. Der Deutsch-Französische Krieg von 1870/71 verzögerte aber den endgültigen Abschluß. In der Generalversammlung vom 11. Juli 1871 wurde die preußische Kaufsumme als zu niedrig zurückgewiesen. Jetzt trachtete auch die Hess. Ludwigs-Eisenbahngesellschaft danach, die Taunusbahn zu erwerben, um für ihre „Mainbahn" einen eigenen Bahnhof zu gewinnen. Weiter konnte sie durch

[40] Nassauische Staatsbahn Biebrich—Rüdesheim eröffnet am 9. August 1856;
Rüdesheim—Oberlahnstein am 22. Februar 1862.
[41] Erlaß 15. Dezember 1866.
[42] Handelsminister v. Itzenblitz.
[43] „Mainbahn" eröffnet am 3. Jan. 1863. Abzweigung bei Bischofsheim von der Rhein—Mainbahn (Mainz—Darmstadt—Aschaffenburg) mündete in Frankfurt im Main-Neckar-Bahnhof.

den Besitz der Taunusbahn entscheidenden Einfluß auf die Frankfurter Eisenbahnbaupläne ausüben.

Am 14. November 1871 kam eine Verschmelzung der Taunusbahn mit der Hess. Ludwigs-Eisenbahngesellschaft zustande. Es fehlte nur noch die preußische Genehmigung. Die Verhandlungen des Hess. Ludwigs-Eisenbahnunternehmens mit Preußen führten am 26./29. Januar 1872 zu einem Vertrag, durch den die Taunusbahn mit Zweigbahnen und allem Material an die preußische Regierung für 5 010 000 Fl. überging, dafür gestattete Preußen der Hess. Ludwigs-Eisenbahngesellschaft eine Erweiterung ihres Eisenbahnnetzes auf preußischem Gebiet. Außerdem erhielt die Hess. Ludwigs-Eisenbahngesellschaft von Preußen die Genehmigung des Kaufvertrages über die Frankfurt—Hanauer-Bahn vom 27. Dezember 1862. Durch den Erlaß vom 3. Januar 1872 kam die Taunusbahn — nun Preußische Staatsbahn — an die Reichsbahndirektion Wiesbaden, und als diese am 1. April 1880 [44] aufgelöst wurde, an die Reichsbahndirektion Frankfurt a. M., die bis zum 1. April 1904 die ganze Strecke verwaltete [45].

b) Die Main-Neckar-Bahn.

Die Konzessionierung der Taunusbahn hatte Hessen-Darmstadt großen Gewinn gebracht. Nun erlangte es von Frankfurt a. M. die Zustimmung für alle später nach Frankfurt führenden Bahnen. Bereits während der Verhandlungen über die Taunus-Eisenbahn [46] war es am 10. Januar 1838 zwischen Hessen-Darmstadt einerseits, Baden und Frankfurt a. M. andererseits, zu einem Staatsvertrage gekommen. Der Ausbau der Linie Frankfurt—Darmstadt—Mannheim (Heidelberg) wurde einer Hessen-Darmstädtischen Aktiengesellschaft überlassen. Nun war aber gerade zu dieser Zeit durch gewissenlose Börsenspekulationen das Vertrauen des Publikums zu solchen Unternehmungen erschüttert. In jenen Tagen erlebten die Eisenbahnpapiere [47] durch das völlige Scheitern des Sambre-Meuse-Unternehmens einen ungeheuren Kurssturz [48], wodurch auch Frankfurt viel

[44] Erlaß vom 27. Februar 1880.

[45] Erlaß vom 4. März 1904 Strecke Hochheim—Wiesbaden und Kurve Wiesbaden-Biebrich an die Reichsbahndirektion Mainz (1. April 1904).

[46] Dr. Michaelis, S. 350. Deutschlands Eisenbahnen, ein Handbuch. Leipzig 1863.

[47] Schäfer, Diss. Ffm. 1923, S. 28.

[48] Ffm. Acta senatus B. 148 3a Generalia Varia.

Geld verlor. Das kapitalarme Hessen konnte die erforderlichen sechs Millionen fl. nicht aufbringen. Durch Subskription wurden nur 1½ Millionen fl. gezeichnet. So versuchte man[49], Frankfurter Bankhäuser, insbesondere Rothschild, Goll & Brentano zu gewinnen. Diese jedoch versagten ihre Unterstützung, zumal sich Hessen-Darmstadt weigerte, staatliche Garantie für eine Verzinsung von 3 % und einer Tilgung von 1 % der Bahn zuzusagen[50]. Bei dem Vertrag vom 10. Januar 1838 hatten sich außerdem die beteiligten Staaten das Recht vorbehalten, ihre Konzessionierung zurückzuziehen, wenn die Bahn in einem Zeitraum von vier Jahren nicht vollendet sei. —

In Mainz intriguierte man gegen das Main-Neckar-Projekt, weil man einen weiteren Aufschwung Mannheims auf Kosten von Mainz befürchtete.

Im Sommer 1838 wurde mit den Vorarbeiten begonnen.

Im Plan war vorgesehen, die Bahn gradlinig von Frankfurt a. M. über Darmstadt, Zwingenberg, Lorsch nach Mannheim zu führen. Die Regierung forderte von der Gesellschaft aber einen Vorschuß von 7000 fl. für Untersuchungszwecke der in Frage kommenden Ländereien, da man noch andere Linien für möglich hielt. So wollte die Bevölkerung der Bergstraße die Bahn an der Bergstraße entlang geführt haben. Da jedoch viele Aktionäre drohten, aus dem Unternehmen auszuscheiden, mußte die Regierung ihre Forderung auf 3500 fl. herabschrauben. Dabei schwebte die Hessische Regierung in der Angst, die Bahn könnte, da Darmstadt nur ein Drittel der Bausumme aufbringen konnte, in die Hände der von Glück begünstigten Stadt Frankfurt am Main kommen, auf die man schon immer mit neidischen Blicken sah. Dadurch würde natürlich die schon vorhandene wirtschaftliche Abhängigkeit noch verstärkt werden, zumal die überwiegende Meinung in Frankfurt dahin ging, sämtliche Linien von Ost und West, von Nord und Süd in Frankfurt zu vereinigen und dadurch die alte Handelsmetropole wieder zu einem großen Stapelplatz auszubauen[50a].

Im September 1841 hatte die von der Regierung beauftragte Kommission den Voranschlag mit 5 Millionen fl. berechnet, wobei allerdings die Kosten einer Neckarbrücke bei Mannheim noch nicht einbezogen waren, da sich Baden zunächst mit einem vorläufigen Aufschub einverstanden erklärte. Da Baden aber

[49] Dröll: a. a. O. S. 17.
[50] Vgl. Richard Schwemer a. a. O. III. Bd., Kap. 2, S. 50.
[50a] Daselbst: 3, S. 51.

auf Erfüllung des Vertrages drängte, hielt die Regierung den Nachweis eines Betriebskapitals von 6 Millionen fl. für nötig. Die von der Gesellschaft bei der Regierung erbetene Unterstützung, in Baden und Frankfurt daraufhin zu wirken, daß die Bildung von entsprechenden Aktiengesellschaften in Frankfurt und Mannheim veranlaßt würde, wurde schroff abgelehnt. Die Gesellschaft schlug weiterhin vor, die Bahn anstatt nach Mannheim nach Heidelberg zu führen, was sich viel billiger gestalten würde. In einem Brief des hessischen Ministers Du Thil an die Eisenbahngesellschaft vom 26. Dezember 1841 [51] kommt die Stellung der Regierung zum Ausdruck. Namens der Regierung lehnt er es ab, den Unterhändler für eine Privatgesellschaft zu machen und die Untertanen anderer Länder (Baden und Frankfurt) zur Subskription aufzufordern, oder dem Unternehmen in Form einer Zinsgarantie zu helfen. Weiter heißt es dann: „Sie geben ferner zu, daß die Schwierigkeit der Kapitalbeschaffung dadurch noch erhöht werde, daß es jetzt, nachdem sorgfältige Messungen und Kostenvoranschläge vorliegen, rätlich und notwendig erscheine, ein Aktienkapital von 6 Millionen fl. anzunehmen, während man bei den früheren Subskriptionen von der Voraussetzung ausgegangen sei, der Kostenaufwand der Anlage werde nur 3 Millionen betragen. Dies ist jedoch nur ein Beweis, daß das ganze Unternehmen von Anfang an auf keinen soliden Grundlagen beruhte, und daß man durch diese zu geringe Annahme der Anlagekosten eine doppelt so große Dividende in Aussicht stellte, als die Wirklichkeit ergeben haben würde."

Er gibt dann der Gesellschaft eine Frist von drei Wochen, auf seine Erklärungen einzugehen, „da es unter diesen Umständen den beiden anderen kontrahierenden Staaten gegenüber unverantwortlich sein würde, die wichtige Angelegenheit länger dilatorisch zu behandeln".

Am 29. Dezember 1841 löste sich die Darmstädter Eisenbahngesellschaft auf. Sie war an der Beschaffung der Mittel gescheitert. — —

Unterdessen war schon in Baden seit dem 12. September 1840 die Linie Mannheim—Heidelberg in Betrieb [52]. Bei dem Bau des Mannheimer Bahnhofes hatte man auf die später einmündende Main-Neckar-Bahn Rücksicht genommen. Inzwischen war auch bei der Entwicklung der Eisenbahnen ein Um-

[51] Schäfer a. a. O. Ausführlich bei Scheyrer, Geschichte der Main-Neckar-Bahn. Denkschrift, Berlin 1896.

[52] Vgl. daselbst a. a. O. S. 27.

schwung eingetreten. Das Publikum erkannte nun immer mehr die staatswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen für die Gesamtheit des Landes. Infolge dieser Wandlung trat die Hessische Regierung bereits am 4. April 1842 mit einem Gesetzentwurf vor die Stände, da man, infolge der Entwicklung der Eisenbahnen in anderen Staaten, bei jedem weiteren Zögern ein Ableiten des Verkehrs befürchten mußte. Der Ausschuß der Großherzoglich-Hessischen Ständekammer für den Eisenbahnbau ließ in seinem Bericht[53] ganz unverhohlen den Argwohn durchblicken, „daß es der Großherzoglichen Regierung nicht mehr um die Ausführung des Vertrages vom 10. Februar 1838 zu tun gewesen sei, daß sie vielmehr absichtlich die Bildung einer Gesellschaft zu dem fraglichen Eisenbahnbau, die ihr vertragsmäßig überlassen war, nicht befördert habe."

Das Eisenbahngesetz trat am 16. Juli 1842 in Kraft. Der Artikel I dieses Gesetzes bestimmte[54]:

„Der Bau der Hauptlinien der Eisenbahnen im Großherzogtum wird auf Staatskosten ausgeführt, und der Betrieb auf Rechnung der Staatskasse verwaltet."

In den neuen Verhandlungen kamen Hessen und Frankfurt überein, die Main-Neckar-Bahn nicht in Mannheim — wie im Staatsvertrag von 1838 vorgesehen — sondern in Heidelberg an die badische Staatsbahn anzuschließen, um die Zustimmung der Abgeordneten Rheinhessens zu bekommen, der anderenfalls seinen Personenverkehr nach dem Oberrhein an Mannheim verloren hätte. Für den Schiffsverkehr sah man keine Konkurrenz, weil eine Rheinfahrt zwischen Mainz und Mannheim reizlos ist. Baden, das auf die Fortsetzung seiner Eisenbahn[55] Basel—Heidelberg—Mannheim nach Norden großen Wert legte, stimmte trotz der Schwierigkeiten von Mannheimer Seite dem neuen Voranschlag zu.

In der Zweiten Kammer der badischen Regierung vom 25. August 1842 hatte man einen Angriff gegen die geschlossenen Verträge mit 33 gegen 26 Stimmen abgelehnt. Bei den neuen Verhandlungen wollte Baden nur ein Achtel der Unkosten übernehmen und forderte außerdem noch eine Entschädigung für die Mehraufwendung bei dem Bau des Mannheimer Bahnhofes. Außerdem verlangte Baden gleiche Fracht nach Mannheim und Heidelberg. Die beiden anderen Regierungen lehnten aber die badischen Forderungen ab. Hessen-Darmstadt wehrte sich

[53] Acta senatus B. 148 3a.
[54] Dröll: a. a. O. S. 23.
[55] Seit 12. September 1840 in Betrieb.

auch gegen die Annahme der badischen Spurweite [56] von 1,6 m bei der Main-Neckar-Bahn. Es trat für die preußische Spurweite ein, weil es eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung haben wollte, um dadurch einen Umschlag in Frankfurt a. M. zu vermeiden.

Darauf griffen Frankfurt und Baden wieder auf den Vertrag vom 10. 1. 1838 [57] zurück, mit der Begründung, „daß der Vollzug des Vertrages nicht aufzugeben sei, da es an einer Aktiengesellschaft nicht fehlen könne, wenn man solange fortfahre, die Konzessionsbedingungen billiger zu stellen, bis sich Unternehmer fänden, und daß, wenn man der Bewilligung allzu lästiger Bedingungen sich entziehen wolle, wofür der Vertrag keine seine Auflösung bestimmenden Grenzen festgesetzt hatte, kein anderes Mittel gegeben sei, als die Übernahme des Baues auf Kosten der beteiligten Staaten".

Baden drängte Hessen, endlich den Vertrag von 1838 zu erfüllen, worauf Hessen erwiderte, es habe seine Pflicht getan, die Gründung einer Aktiengesellschaft überlasse es den beiden anderen Staaten [58].

Der zweite Vertrag, der die jahrelang gehegten Erwartungen erfüllen sollte, wurde am 25. Februar 1843 abgeschlossen. Der Eisenbahnbau sollte auf Staatskosten unternommen werden, und den Betrieb wollte man auf gemeinschaftliche Rechnung durch eine gemeinschaftliche Direktion verwalten lassen. Innerhalb drei Jahren sollte der Bau vollendet sein. Frankfurt a. M. wurde durch den Vertrag Knotenpunkt, mußte aber an Baden einen Zuschuß für die Baukosten zahlen und mit Hessen-Darmstadt ein Abkommen über eine Frankfurt—Offenbacher Bahn treffen, was dann im Vertrag vom 12. Dezember 1843 geschah, während es früher immer für den Bau von Eisenbahnen durch Aktiengesellschaften eingetreten war. In diesem Vertrag hatte Frankfurt zum ersten Male in den Bau auf Kosten der Stadt eingewilligt. Eine Begründung hierfür gibt Dr. Souchay in der Denkschrift von 1846: „Soweit die Nachbarstaaten jedoch nicht geneigt waren, auf einen solchen Plan der Stadt Frankfurt am Main einzugehen, mochte diese sich dem gemeinschaftlichen Bau auf Staatskosten nicht entziehen und mußte nun dahin trachten, daß solcher nicht zu ihrem Nachteil geführt werde."

[56] 7 Jahre nach Eröffnung führte auch Baden aus strategischen Gründen die preuß. Spurweite von 1,435 m ein.

[57] Acta senatus B 148 3a.

[58] Konferenz vom 10. II. 1843. II. Kammer 1843/44. 10. Beilageheft, S. 366.

Mit dem Bau der Main-Neckar-Bahn wurde noch 1843 begonnen, bis 1846 war sie vollendet. Die Eröffnung erfolgte in folgenden Abschnitten [59]:

22. Juni 1846 von Langen über Darmstadt bis Heppenheim;
16. Juli 1846 von Sachsenhausen bis Langen;
1. August 1846 von Heppenheim bis Heidelberg.
27. Juli 1846 erste Probefahrt von Frankfurt nach Heidelberg.

Als die Main-Neckar-Bahn in Betrieb genommen wurde, gingen die badischen Züge schon bis Freiburg. Auch hatte man schon ein zweites Gleis bauen müssen [60].

In dem Staatsvertrag vom 10. Januar 1838 war zwischen Hessen-Darmstadt und Frankfurt auch über eine Zweigbahn Frankfurt a. M.—Offenbach, die Anschluß an die Main-Neckar-Bahn haben sollte, verhandelt worden, aber man hatte damals keinen Unternehmer gefunden. Da Hessen gedroht hatte, es lasse auf der Main-Neckar-Bahn nicht eher die Güterbeförderung zu, bis die Bahn Frankfurt—Offenbach gebaut sei, stimmte Frankfurt einer Seitenbahn Frankfurt—Offenbach zu. 1844 wurde die Seitenbahn in Angriff genommen und im August 1847 war man mit dem Bau auf der Frankfurter Strecke fertig. Für den regelmäßigen Personen- und Güterverkehr wurde die Strecke Sachsenhausen—Offenbach am 16. April 1848 eröffnet.

Da die Mainbrücke noch nicht gebaut war, benutzten die Züge der Main-Neckar-Bahn den Bahnhof Sachsenhausen der Frankfurt—Offenbacher Eisenbahn. Am 15. November 1847 [61] wurden die neue Brücke und der Bahnhof am Gallustor fertig. Von 1849 bis 1873 fuhren die Züge der Frankfurt—Offenbacher Eisenbahn bis zum Main-Neckar-Bahnhof am Gallustor, später nur bis zum Sachenhäuser Bahnhof, weil 1873 die Strecke Hanau —Offenbach—Frankfurt eröffnet wurde.

Das Anlagekapital der Main-Neckar-Bahn betrug bis Ende 1857: 6 175 042 Thlr., oder 10 806 323 fl. rhein. (pr. Meile ca. 521 835 Thlr.). Davon entfielen:

auf Frankfurt am Main	4 497 046 fl.
auf Hessen	4 459 947 fl.
auf Baden	1 849 330 fl.

[59] Michaelis a. a. O. S. 212.
[60] Dr. Schäfer a. a. O. S. 35.
[61] Entwurf von Obering. Eyssen. Gesamtkosten 1 042 402 Mark; fertig am 15. November 1847, siehe Eisenbahnzeitung 1847, S. 345.

Die Offenbacher Zweigbahn mit einer Länge von 4,7 km hatte Hessen bis Ende 1853 301 752 fl. gekostet.

Infolge der Annektion der Freien Stadt Frankfurt a. M. durch Preußen (nach einer Verordnung des Königs von Preußen vom 20. September 1866) fielen am 1. Oktober 1867 die Frankfurter Anteile an der Main-Neckar-, der Frankfurt—Offenbacher Bahn, sowie die Eisenbahnbrücke und die in Frankfurter Gebiet gelegenen Bahnhöfe an Preußen. Nur die Hafenbahn (erbaut 1856—1858) blieb weiterhin Eigentum der Stadt Frankfurt a. M. (Auseinandersetzungsprozeß vom 26. Februar 1869).

Durch das Gesetz vom 16. Dezember 1896[62] gingen die preußischen und hessischen Bahnaktien an die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft über. Bis 1902 wurde die Main-Neckar-Bahn von der Direktion in Darmstadt verwaltet, wurde dann aber am 1. Oktober 1902 zu der Reichsbahndirektion Mainz geschlagen, nachdem ein Staatsvertrag zur Vereinfachung der Verwaltung zwischen Preußen, Baden und Hessen am 1. April 1901 vorausgegangen war.

War mit der Main-Neckar-Bahn nun ein Abschnitt der großen Nord-Süd-Linie geschaffen worden, so mußte man, sollte die Bahn wirklich die Bedeutung, die ihr zukam, erlangen, darauf bedacht sein, eine Verbindung nach dem Norden herzustellen. Da die Main-Neckar-Bahn die hessische Staatskasse sehr stark belastete, so hatte die hessische Regierung an einer Fortsetzung der Bahn nach Norden das größte Interesse. Aus dieser Einstellung heraus entstand dann die Main-Weser-Bahn.

c) Die Main-Weser-Bahn.

Um 1830 herum war Frankfurt durch die Abwanderung des Handels von den alten Verkehrsstraßen auf die Wasserwege großer Schaden entstanden, vorzüglich als im Frühjahr die Verhandlungen über die Rheinschiffahrtsrechte zwischen Holland und Preußen abgeschlossen worden waren. Nun war es möglich, die Güter auf dem Wasser billiger und schneller als auf dem Landwege zu transportieren. Gewinn von dieser Umwandlung hatten die Stapelplätze am Rhein.

In Frankfurt hielt man die Eisenbahn für das Mittel, auch hier einen Umschlagsplatz zu schaffen, und so den Handel zwi-

[62] Gesetz betr. „den Erwerb des Hess. Ludwigs-Eisenbahn-Unternehmen für den Preußischen und Hessischen Staat, sowie Bildung einer Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft zwischen Preußen und Hessen v. 16. Dez. 1896.

schen Ost und West, Nord und Süd durch die Hände der Frankfurter Spediteure zu leiten. Man dachte mit Vorliebe an eine Bahn nach Hanau und von da an eine Fortsetzung auf der alten Verkehrsstraße über Fulda nach Leipzig. Kam dieses Projekt zur Ausführung, so wurde Frankfurt zum Mittelpunkt der großen Nord-Süd-Verbindung. Frankfurt, der zukünftige Endpunkt der Süd-Bahn (Main-Neckar-Bahn) mußte auch Ausgangspunkt einer nach Norden führenden Linie werden, sollte die Süd-Bahn ihren Zweck erfüllen. Der Ausgangspunkt hätte im Osten der Stadt liegen müssen, und durch den Umschlag von Menschen und Gütern hätten die Spediteure und auch die Stadt selbst großen Gewinn erzielt. Entscheidenden Einfluß auf den Eisenbahnbau konnte Frankfurt nicht ohne weiteres ausüben, da sein Gebiet zu klein und es selbst auf die Entwicklung der Eisenbahnen in seinen größeren Nachbarstaaten angewiesen war, die reine Partikularinteressen verfolgten. Hatte man sich bei dem Bau der Taunuseisenbahn mit Nassau gütlich einigen können, so hing bei Verhandlungen mit Kurhessen jede Entscheidung von dem launischen und gewinnsüchtigen Kurprinzen [63] ab, der durch die Unruhen von 1831 Mitregent geworden war. Ähnlich wie bei den Anfängen der Zollvereinspolitik, verstand er es, die günstige Lage seines Landes nach allen Richtungen hin auszubeuten. Durch die Eisenbahnen sollte der Glanz Kassels noch erhöht werden. Als man an ihn wegen Konzessionierung der Strecke Frankfurt—Hanau herantrat, lehnte er das Gesuch ab, befürwortete dagegen eine Bahn nach Frankfurt über Marburg. Kam eine solche Bahn zustande, so hatte Hessen-Darmstadt den allergrößten Gewinn, da es nun eine direkte Verbindung nach Gießen bekam. Aus diesem Grunde überließ es auch bei dieser Interessengemeinschaft Kurhessen gerne die Führung.

Schon Ende der 30er Jahre waren von Kurhessen Geländeuntersuchungen zum Bau einer Bahn von Kassel (Eisenach) nach dem Main (Hanau) vorgenommen worden, und zwar sollte die Bahn nur auf kurhessischem Gebiet über Bebra, Fulda nach Hanau, der südlichsten Stadt Kurhessens, führen. Der Bau schien aber, wegen der an der Wasserscheide zwischen der Fliede und Kinzig (bei Schlüchtern) auftretenden Geländeschwierigkeiten nicht möglich zu sein.

Am 5. April 1841 lud Kurhessen die Freie Stadt Frankfurt und Hessen-Darmstadt zu gemeinsamen Besprechungen über

[63] Schwemer: Bd. III, S. 55 ff.

den Bau einer Eisenbahn Kassel—Gießen—Frankfurt ein. Auf Drängen der Eisenbahnkommission (Dr. Souchay, Scharff und Böhmer) nahm Frankfurt an der Konferenz teil, trotzdem es lieber eine Eisenbahn gesehen hätte, die der alten Handelsstraße Frankfurt—Fulda—Eisenach—Leipzig entsprochen hätte. Einer solchen Linie standen damals allerdings noch unüberwindlich erscheinende bauliche Schwierigkeiten entgegen. Dr. Souchay[64] machte aber auf die Gefahren aufmerksam, die ein Fernbleiben von der Kasseler Konferenz mit sich bringen könnten.

In einer Denkschrift führte die Eisenbahnkommission aus, daß man mit Hilfe der Eisenbahnen die Wasserstraßen in handelspolitischer Hinsicht überflügeln könne. Plante man aber von Kassel aus eine Bahn nach Eisenach—Leipzig zu führen, so würde der Wunsch Frankfurts, eine Verbindung nach Leipzig zu bekommen, doch noch in Erfüllung gehen. Unter diesen Umständen war die Mehrheit des Senates — zum Teil auch von Angst getrieben — für eine Beteiligung an der Kasseler Konferenz. Als Vertreter der Freien Stadt Frankfurt wurde Dr. Souchay nach Kassel geschickt. Er hatte den Auftrag, in erster Linie für die Bahn Frankfurt—Fulda—Eisenach zu wirken.

Zwischen Kurhessen und Hessen-Darmstadt war über den Bau einer Eisenbahn von Kassel nach Frankfurt schnell eine Einigung zustandegekommen. Es kam nur noch darauf an, die vorteilhafteste Linie festzulegen. Hierüber gibt ein Protokoll vom 16. Juli 1841 Aufschluß.

Nach der „übereinstimmenden Ansicht der beiden hessischen Kommissäre — für Kurhessen der Oberfinanzkammer-Direktor Meisterlin, für Hessen-Darmstadt der Geheime Rat Eckhardt — wird mit Rücksicht auf die vorhandenen Gebirgszüge die Richtung an der Fulda, Edder und Schwalm nach Neustadt einzuschlagen, dann in das Ohm- und Lahntal überzugehen und die weitere Linie über Gießen, Friedberg, Vilbel und Bonames nach Frankfurt zu ziehen sein".

Senator Dr. Souchay erhielt vom Senat die Anweisung, „daß er die Vorschläge der Kurhessischen und der Großherzoglich-Hessischen Bevollmächtigten entgegenzunehmen und bei der Verhandlung neben einer Eisenbahn über Kassel an die Weser auch die andere, für Frankfurt sehr wichtige Bahn nach Sachsen und dem östlichen Preußen in möglichst gerader Richtung im Auge zu behalten habe[65]".

[64] Schwemer a. a. O. III. Bd. S. 53.
[65] Senatsbeschluß v. 6. Juli 1841.

Am 14. Juli 1841 kam es zu einem Protokoll, in dem festgelegt wurde, daß eine Bahn von Kassel nach Frankfurt über Gießen gebaut werden sollte, die mit der geplanten Linie Eisenach—Kassel in Verbindung stehen müßte. Jeder der drei beteiligten Staaten sollte die Bahn in seinem Gebiet bauen, und der Reingewinn sollte später je nach der Höhe der Bauunkosten verteilt werden. Hauptstationen sollten Kassel, Gießen und Frankfurt werden. Dr. Souchay befürwortete eine Beteiligung Frankfurts an diesem Projekt, weil er in dieser Bahn eine Verbindung nach den Nordhäfen sah.

Aber der Senat lehnte ab [66]. „Wie recht Dr. Souchay gehabt hatte [67], zeigte sich, als Kurhessen mit einem neuen Vorschlag kam. Man wollte nun die Bahn von Friedberg über Hanau nach Frankfurt führen — was den Frankfurter Interessen geradezu ins Gesicht schlug" — und außerdem sollten die Bauunkosten von den beteiligten Regierungen zu je drei gleichen Teilen getragen werden. Daß auf dieser Basis eine Einigung nicht möglich war, war von vornherein klar.

„Zum Glück kam aber nun von Karlsruhe die Anfrage über eine Beteiligung Frankfurts beim Bau der Main-Neckar-Bahn. Dr. Souchay hatte nun zwei Eisen im Feuer." Trotzdem aber kam es in Kassel zu keiner Entscheidung, da alle Verhandlungen an dem Verhalten des Kurprinzen scheiterten, eine Tatsache, über deren Gründe man von dem Bankier M. A. v. Rothschild Aufschluß erhalten sollte [68]: Als Agent des Kurprinzen teilte er Dr. Souchay vertraulich mit, daß der Kurprinz eine extra Forderung für seine Privatkasse erheben wolle, was er in folgende Worte kleidete: „Der Kurprinz muß Geld hawwe. Das Land gebt ihm nix. Der Mann hat Kinner." Als Dr. Souchay ihm erwiderte, seine Kasse für Geschenke und Tabatieren betrage im Höchstfalle 18 000 fl., bemerkte Rothschild: „C'est trop peu."

Wir sehen, mit welchen Widerwärtigkeiten Dr. Souchay, dessen Handeln vom Senat stark kritisiert wurde, in Kassel zu kämpfen hatte. Seine Stimmung gibt er in einem Brief an seine Frau vom 11. November wieder, wo er schreibt: „Ich habe die Sachen ärger gefunden, als es glaublich scheint [69]."

Unterdessen hatten sich Preußen, Kurhessen und die Thüringer Staaten über eine Eisenbahn von Halle über Eisenach nach

[66] Weil die Kosten so hoch waren.
[67] Schwemer a. a. O. Bd. III. S. 55.
[68] Daselbst S. 56 ff.
[69] Desgl.

Kassel geeinigt. Von dort plante man einen Anschluß von Minden nach Köln. Bayern beabsichtigte dagegen, eine Bahn von Eisenach über Würzburg weiter nach dem Süden zu bauen, mit einer Abzweigung nach Frankfurt [70].

Unter diesem Druck mußte Frankfurt nachgeben. Es erklärte sich am 4. Januar 1842 mit dem Bau einer Eisenbahn „von Frankfurt über Gießen nach Cassel" einverstanden [71]. Es fügte aber dieser Erklärung hinzu: „Was die Frage einer anderen, direkten Bahn von Frankfurt über Fulda nach Eisenach resp. Leipzig betrifft, so hoffen wir, daß, wenn sich dieselbe als ausführbar dennoch erweisen würde, von seiten der Kurfürstlich-Hessischen und Großherzoglich-Hessischen Regierung dereinst kein Anstand zur Konzessionierung einer Gesellschaft, welche jene Bahn etwa erbauen wollte, wird genommen werden, denn sicherlich liegt es ebensowenig in der Absicht so erleuchteter Regierungen . . ., daß eine so alte Handelsstraße von den Beförderungsmitteln des Verkehrs ausgeschlossen würde [72]." Hessen-Darmstadt war schon am 3. September 1841 mit einer vertraglichen Regelung einverstanden.

In Frankfurt selbst hatte man es mit dem Vertragsabschluß gar nicht so eilig. Und als dann die Kurhessische Regierung am 27. Januar 1842 den Vertragsentwurf übersandte, ergaben sich Unstimmigkeiten, die für Frankfurt ein willkommener Anlaß waren, die Sache weiter in die Länge zu ziehen.

Im Gegensatz zu dem Protokoll vom 16. Juli 1841 sah der Vertrag „eine Eisenbahn von . . . Carlshafen über Cassel, Marburg, Gießen, Friedberg, Hanau und Frankfurt nach Darmstadt" vor. Nach Artikel 10 desselben Vertrages sollten „die Kosten der Einrichtung . . . unter die drei Regierungen verteilt . . . und . . . entweder aus Staatsmitteln oder mittels Ausgabe von Aktien aufgebracht werden". — (Die Kurfürstlich-Hessische Regierung hatte sich im Vertrag mit Preußen und den Thüringischen Staaten vom 20. Dezember 1841 u. a. auch verpflichtet, eine Eisenbahn von Cassel nach Carlshafen zu bauen.) — Die Bahn von Carlshafen nach Cassel fügte dem Frankfurter Handel keinen Schaden zu.

Was den Bau einer Linie von Frankfurt nach Darmstadt betraf, so war darüber schon am 10. Januar 1838 zwischen Frankfurt, Baden und Hessen-Darmstadt verhandelt worden.

[70] Vertrag vom 20. Dezember 1841.

[71] Schreiben des Senates an die Kurhessische und Großherzoglich Hessische Regierung vom 4. Januar 1842.

[72] Schreiben vom 4. Januar 1842.

(Siehe Main-Neckar-Bahn). Die Antwort an die Kurhessische Regierung legte der Senat der „außerordentlichen gesetzgebenden Versammlung" vor, „indem der Ausgang solcher Dinge ungewiß ist und nachträglich leicht Mancher besseren Rath zu geben weiß, der vorher geschwiegen hätte oder ganz anderer Meinung gewesen wäre".

Frankfurt lehnte den Vertragsentwurf am 8. Februar 1842 ab, erklärte sich aber erneut bereit, einen Vertrag abzuschließen, der sich auf dem Protokoll vom 16. Juli 1841 aufbauen würde. —

Erst Ende Oktober 1842 kam es in Kassel zu neuen Verhandlungen. Zu dieser Konferenz schickten Hessen-Darmstadt und Frankfurt die gleichen Vertreter wie früher, Kurhessen aber war nur durch den Oberberg- und Salzwerkdirektor Schwede vertreten. Kurhessen verzichtete auf die Führung der Bahn über Hanau und gab sich mit Frankfurt als Endpunkt der Bahn zufrieden. Dafür verlangte es von Frankfurt aber die Konzessionierung einer Bahn von Hanau nach Frankfurt und einen Beitrag von 3 Millionen Talern zu den Gesamtkosten [73]. Frankfurt, das schon früher eine Bahn nach Hanau gewünscht hatte, stellte seine Zustimmung in Aussicht. Dies veranlaßte den Vertreter des Großherzogtums Hessen, auf den Vertrag vom 10. Januar 1838 zwischen Hessen-Darmstadt und Frankfurt über eine Eisenbahn von Offenbach nach Frankfurt zurückzukommen. Der Frankfurter Vertreter stimmte beiden Linien (nach Hanau und Offenbach) vorbehaltlich der Kostenregelung zu, lehnte aber den geforderten Beitrag ab, worauf der Vertreter von Hessen-Darmstadt am 8. Dezember 1842 auf diesen Teil des Vertrages zugunsten Frankfurts verzichtete. Der kurfürstliche Vertreter blieb jedoch auf seiner Forderung von 3 Millionen Talern bestehen. Frankfurt aber gedachte nur 2 Millionen Taler anzulegen. Damit waren die Verhandlungen über die Main-Weser-Bahn wieder an einem toten Punkt angelangt.

Inzwischen war bereits am 25. Februar 1842 der Staatsvertrag über die Main-Neckar-Bahn zwischen Baden, Hessen-Darmstadt und Frankfurt unterzeichnet worden. Im März 1843 schickte Kurhessen seinen Vertreter (Schwede) nach Frankfurt, um mündlich über die strittigen Punkte zu verhandeln. Kurhessen ermäßigte nun seine Forderung gegenüber Frankfurt auf 2 Millionen Taler, ausschließlich der Bauunkosten für

[73] Protokoll vom 23. November 1842.

die eigene Strecke. Aber Frankfurt beabsichtigte, nur 2 Mill. Taler [74] einschließlich der Bauunkosten für die eigene Strecke beizusteuern. Nach monatelanger Anwesenheit in Frankfurt mußte der Kurhessische Vertreter nach Kassel zurückreisen, ohne das geringste Zugeständnis erreicht zu haben [75]. Auch Hessen-Darmstadt war mit der Entwicklung der Angelegenheit nicht zufrieden und verurteilte die ablehnende Haltung Frankfurts in einem Schreiben an den Senat der Freien Stadt Frankfurt vom 31. Juli 1843. Aber Frankfurt blieb bei seinen Bedingungen, zumal es gerade in jener Zeit stark durch den geplanten Bau der Main-Neckar-Bahn und der Offenbach—Frankfurter Bahn in Anspruch genommen war.

Erst im Oktober 1844 kam es auf Anregung Hessen-Kassels zu neuen Verhandlungen. Kurhessen brauchte natürlich für seine Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Kassel—Bebra—Gerstungen) [76] einen Anschluß nach Süden. Daher beharrte es jetzt nicht länger auf dem früher geforderten Beitrag. Am 16. November 1844 verzichtete Kurhessen weiter auf die Schienenverbindung mit dem Hanauer Bahnhof und gab sich mit einem Omnibusverkehr zufrieden.

Frankfurt schickte nun seinen Vertreter Dr. Souchay wieder nach Kassel, wo er die Frankfurter Forderungen fast restlos durchsetzen konnte. Am 19. November erhielt Souchay in Kassel den Auftrag abzuschließen. Hoffnungsfreudig schrieb er am 29. November aus Kassel an seine Frau, „daß nun das Ende vom Ende herannahe [77]". Aber Kurhessen machte weiterhin Schwierigkeiten wegen der „Revenüen-Berechnung". Daraufhin reiste Souchay ab, und Frankfurt stellte ein Ultimatum. Nun erst gab Kassel nach. Aber der Name Souchay steht nicht unter dem Vertrage über die Main-Weser-Bahn, die geradeso sein Werk war wie die Main-Neckar-Bahn. Aus familiären Gründen mußte er nach England, und an seiner Stelle wurde der Schöffe und Senator Gottfried Scharff vom Senat nach Kassel geschickt, obwohl Souchay vor seiner Abreise nach England den Wunsch ausgesprochen hatte, den hessen-darmstädtischen Kommissar Eckhardt mit seiner Vertretung zu beauftragen. Scharff hat sich in Kassel aber nicht sehr wohl gefühlt, was aus einem Schreiben an den Bürgermeister vom 23. Januar 1845 hervorgeht:

[74] Schwemer: a. a. O. Bd. III, S. 56.
[75] Protokoll vom 31. Mai 1843.
[76] Michaelis S. 171. Schwemer: a. a. O. Bd. III, S. 60.
[77] Schwemer: a. a. O. Bd. III, S. 61.

„Unerwähnt darf ich nicht lassen, daß ich seit Empfang des oben erwähnten Schreibens ziemlich unwohl bin, was jedoch auch nicht zu verwundern ist, da mir durch dasselbe die Hände gebunden sind, und eigentlich von Verhandlungen nicht mehr die Rede sein kann, sondern ich nur einer festen Weisung folgen muß . . ., welche nicht überall mit meinen Ansichten übereinstimmt. Ich kann mir nämlich nicht denken, daß es in diesem Augenblick nöthig war, die Angelegenheit so auf die Spitze zu treiben . . . Ich kann nur tief bedauern, daß ich dazu in Abwesenheit des Herrn Abgeordneten (Dr. Souchay) das Werkzeug geworden bin."

In letzter Stunde noch tauchte ein Gegensatz auf, der alles wieder in Frage stellte.. Man stritt über die Lage des Main-Weser-Bahnhofes, den die beiden Hessen ganz in der Nähe ihrer Grenzen gebaut wissen wollten. Man befürchtete sonst einen Frankfurter „Stapel". Noch am 1. Febr. 1845 erhielt Scharff die Anweisung, „daß dem Abschluß des Vertrages überall technische Ermittelungen über die Art der Ausführung vorausgehen würden, so dürfte die Konferenz . . . alsbald abgebrochen und auf spätere Zeit verlegt werden". Obwohl der Vertreter Frankfurts in Kassel anwesend war, verhandelte Kurhessen mit Hessen-Darmstadt allein, ob die Bahn „nach dem ausgesprochenen Willen des Kurprinzlichen Regenten" von Bockenheim nach Höchst geführt werden könnte.

Auf dringenden Rat Dr. Souchays, der von England zurückgekehrt war, gab der Senat nach. Die drei Bahnhöfe sollten in einer Front an der Taunuspromenade [78] angelegt und durch Schienen untereinander verbunden werden.

Im Protokoll vom 6. Februar 1845 heißt es: „daß eine Verständigung über die Lage des Bahnhofes . . . vorbehalten bleibe . . . und insbesondere der Senat der Zusammenlegung der Bahnhöfe nicht entgegen sein will, wenn sich solche gut ausführbar erweise". Am 5. April 1845 wurde von dem Großherzoglich-Hessischen und dem Frankfurter Vertreter das Schlußprotokoll unterzeichnet.

Frankfurt hatte auf der ganzen Linie gesiegt. Wie man in Kassel über das Schlußprotokoll dachte, darüber gibt ein Artikel der Eisenbahnzeitung von 1845 auf Seite 132 Aufschluß. Sie schreibt:

„Die Frankfurter Angelegenheit ist, so wie erwartet, ausgefallen. Frankfurt hat seine Forderung Kurhessen und Darmstadt

[78] Schwemer: a. a. O. Bd. III, S. 62.

gegenüber durchgesetzt. Es werden nun in Frankfurt zwei Bahnhöfe für die dasselbe künftig berührende große, aus dem Norden nach dem Süden durch Deutschland führende Bahn erbaut werden, der eine für die Weser-Main-Bahn, der andere für die Main-Neckar-Bahn, beide voneinander entfernt. Daß sie untereinander und mit dem Taunuseisenbahnhof mit Schienenwegen vereinigt werden sollen, ist ein geringer Trost, für die Passagiere wohl gar keiner und für die Administrazionen der Bahnen bei etwaigen gegenseitigen Dienstleistungen ein kleiner. Ebenso scheint es auch kein großer Sieg, daß diese Bahnhöfe nicht mitten in das Gallusfeld, sondern an die Straße kommen. So ist denn abermals eine Gelegenheit versäumt, das Übergewicht der Handelsmonopole Frankfurt über den Handel der Nachbarstaaten zum besten der letzteren zu vermindern."

Der Vertrag enthielt u. a. folgende wichtige Bestimmungen:

Art. 1: Bau der Eisenbahn von Kassel—Marburg—Gießen—Friedberg—Vilbel—Bockenheim nach Frankfurt auf Staatskosten. In Frankfurt unmittelbare Verbindung mit der Main-Neckar-Bahn.

Art. 2: Bahnkörper für zwei Geleise. Vorerst soll jedoch nur eines gelegt werden.

Art. 3: Gemeinschaftliche Kommission von Technikern.

Art. 5: Bau der Eisenbahn auf Staatskosten innerhalb von 5 Jahren.

Art. 7: Besondere Direktionen für jedes Staatsgebiet. Direktionssitze in Kassel, Gießen, Bockenheim und Frankfurt.

Art. 9: Ständige Vereinskommission der drei Regierungen mit dem Sitz in Kassel. Den Vorsitz führt Kurhessen.

Art. 11: Jeder Staat trägt ein Drittel der Kosten des Betriebsmaterials.

Art. 12: Die Überschüsse werden nach dem Verhältnis der von den einzelnen Staaten aufgebrachten Gesamtkosten verteilt.

Die Vermessungen der technischen Kommission (Art. 3) nahmen lange Zeit in Anspruch. In ihr saßen als Vertreter der Freien Stadt Frankfurt Oberingenieur Eyssen; von Hessen Oberbaurat Müller; von Kurhessen Landbaumeister Tasch. Als voraussichtliche Kosten wurden 15,5 Millionen Taler ermittelt. Frankfurt war gezwungen, eine Anleihe aufzunehmen, die gleichzeitig auch für die Endarbeiten an der Main-Neckar-Bahn bestimmt war. Hessen-Darmstadt versuchte es mit einer Anleihe von fünf Millionen Gulden, die es in seinem eigenen

Land aufzutreiben beabsichtigte, und die in Raten eingezahlt werden sollte. Kurhessen erhielt durch die Vermittlung seines Agenten Rothschild 6,5 Millionen Taler [79].

Nach den Bestimmungen des Staatsvertrages hatte jeder Staat auf seinem Gebiet den Bau auf eigene Kosten selbst auszuführen. Frankfurt übertrug auf seinem Gebiet dem Ingenieur Eyssen, dem Erbauer des Main-Neckar-Bahnhofes und der Mainbrücke, die Bauleitung. Die hessische Baudirektion in Gießen unterstand dem Oberbaurat Müller, der die hessische Strecke in die Bausektionen Vilbel (Ing. Eichemeyer), Friedberg (Ing. Hochgesand), Butzbach (Ing. Meyer) und Gießen einteilte. In Kurhessen hatte der belgische Ingenieur Splingard, der Erbauer der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn [80], die technische Oberleitung.

Außerdem stellte Hessen-Kassel in Marburg noch eine Bauabteilung unter dem Ingenieur Böchel.

Bei diesen Arbeiten zeigte sich wieder, wie hemmend die Kleinstaaterei auf die Entwicklung des Eisenbahnbaues einwirkte. Frankfurt oblag der Bau des Bahnhofes und einer Strecke bis zur Gemarkungsgrenze Bockenheim. Bockenheim aber war kurhessisch. Von hier baute Kurhessen bis Bonames, das wieder Frankfurter Gebiet war und von da an weiter bis Vilbel, wo das Großherzogtum Hessen die Weiterführung der Arbeiten übernahm. Die hessen-darmstädtische Strecke wurde wiederum durch die zu Frankfurt gehörende Gemarkung Dortelweil und die kurhessische Gemarkung Bad Nauheim unterbrochen. Daß durch diese „territorialen Zuständigkeiten" die Bauarbeiten nicht beschleunigt wurden, ist klar.

Frankfurt hatte als Bahnhof das ehemalige von Blittersdorffsche Anwesen in der Gallusanlage erworben, das von dem Stadtbaumeister Henrich umgebaut wurde. Ferner erwarb es noch ein Gebäude zwischen dem Taunusbahnhof und dem von Blittersdorffschen Palais, das später als Hotel Westendhalle bekannt wurde [81]. Die Frankfurter Strecke lief von der Gallusanlage bis zur heutigen Kreuzung Mainzer Landstraße—Hohen-

[79] v. Treitschke spricht in seiner Deutschen Geschichte Bd. 5 S. 499 bei Gelegenheit dieser von Rothschild gegebenen Anleihe von einem „Gaunerstreich". Schwemer: Bd. III, S. 60.

[80] Beginn 2. Juli 1845. Fertig am 25. Sept. 1849.

[81] Main-Neckar-Bahn, Taunus-Bahn und Main-Weser-Bahn endeten in drei Einzelbahnhöfen, den sogenannten Westbahnhöfen. — Empfangsgebäude mit Vorderfront an der heutigen Gallus-Anlage. — Ost- oder Hanauer-Bahnhof seit 1859 durch städtische Verbindungsbahn mit den Westbahnhöfen verbunden.

zollernstraße und folgte der Hohenzollernstraße bis zur kurhessischen Grenze bei Bockenheim.

Außerdem mußte Frankfurt eine Schienenverbindung mit der Main-Neckar-Bahn herstellen und, da die Taunusbahn hierbei „überschritten" werden mußte, wurde auch mit dieser eine Gleisverbindung geschaffen. Mit der Frankfurt—Friedberger Strecke glaubte man zuerst weniger Schwierigkeiten zu haben. Doch sollte Frankfurt bald eines anderen belehrt werden. Kurhessen wollte, entgegen dem Vorschlag des Frankfurter Ingenieurs Eyssen, die Bahn durch die Bockenheimer Wiesen und durch das Frankfurter Dorf Hausen führen. Der Hanauer Gemeinderat erhob Widerspruch dagegen, weil er durch den Bahnkörper eine Stauung der Nidda und eine Überschwemmung des Dorfes befürchtete. Aber die Kurhessische Regierung bestand auf ihrem Plan und gestand nur einige Wasser-Durchlässe zu.

Weitere Schwierigkeiten entstanden bei Friedberg und bei Bad Nauheim über die Anlegung der Bahnhöfe. Um eine Überbrückung des Rosentales zu vermeiden, wollte man die Bahnhöfe der beiden Städte auf die Westseite verlegen. Zum Schluß aber einigte man sich doch auf die Überbrückung des Rosentales, trotz der hohen Baukosten.

Jedenfalls kann von einer Beeinflussung von seiten der beiden Landesherren keine Rede sein, wenigstens ist in den Bauakten nichts derartiges verzeichnet. Der Rosentalviadukt hat eine Länge von 27,5, eine Breite von 9 und eine Höhe von 16 m. Erbauer war der Ingenieur Hochgesand, der Leiter der Bausektion Friedberg. Am 31. August 1850 war der Viadukt fertig, dessen Kostenvoranschlag man mit 400 000 fl. berechnet hatte.

Auf der hessischen Strecke zwischen Lang-Göns und Gießen hatte man dann noch Schwierigkeiten infolge Tonablagerungen, die Rutschungen verursachten. Auf der ganzen Strecke sind 8 massive, 62 kleinere Brücken und 434 Durchlässe [82] vorhanden. Der Geländeankauf gestaltete sich auf der ganzen Strecke sehr schwer. Wir erfahren darüber in einem Bericht vom 4. Dezember 1847 der hessischen Baudirektion in Gießen an das Finanzministerium folgendes: Die Direktion klagt über die „großen Forderungen der Grundeigentümer" und „oft unverantwortlichen Taxationen der Lokalkommissionen" und weiter „... können wir die Bemerkung nicht unterdrücken, daß bei dem Bahnbau im allgemeinen ... Private und Gemeinden, Standesherrliche und auch Großherzogliche Behörden mit-

[82] Michaelis S. 215.

einander zu wetteifern scheinen, in ihrem direkten oder indirekten Interesse den Eisenbahnfonds mit den größtmöglichsten Forderungen zu belasten". Hinzu kam noch, daß Hessen-Darmstadt seine Anleihe nicht zusammenbekam und auf Grund der Ereignisse von 1848 die Bauarbeiten auf seinem Gebiete wegen Geldmangels einstellen mußte. Kurhessen sah sich gezwungen, für 1 Million Papiergeld auszugeben, um die Arbeiter zum Teil wieder beschäftigen zu können. Im Frühjahr 1849 war auch diese Million fast verbraucht. Nun beschloß man, die Strecke Frankfurt—Friedberg bis zum Frühjahr 1850 fertigzustellen, und stellte die Arbeit auf den anderen Strecken ein. Im Herbst 1849 nahm Kurhessen auf dem Verordnungsweg gegen den Einspruch der Kammer eine neue Anleihe auf. Die ganze Strecke Frankfurt—Kassel wurde in folgenden Abschnitten eröffnet[83]:

am 19. Dezember 1849 von Kassel bis Wabern,
am 2. Januar 1850 von Wabern bis Treysa,
am 4. März 1850 von Treysa bis Kirchhain,
am 10. März 1850 von Frankfurt nach Friedberg,
am 3. April 1850 von Kirchhain nach Marburg,
am 25. Juli 1850 von Marburg nach Lollar,
am 25. August 1850 von Lollar nach Gießen,
am 1. Dezember 1850 von Friedberg nach Butzbach,
am 1. Mai 1851 von Butzbach nach Lang-Göns,
am 15. Mai 1852 von Gießen nach Lang-Göns.

Bis 1850 hatte man für Bauarbeiten ausgegeben:

Kurhessen:	8 249 135	Gulden,
Hessen:	6 049 631	Gulden,
Frankfurt:	1 687 735	Gulden.

Auf Anregung von Frankfurt kam man am 15. August 1849 in Kassel zusammen, um über die gemeinsame Verwaltung zu beraten. Man sah ein, daß es unmöglich war, für jedes Hoheitsgebiet eine eigene Behörde zu schaffen. Am 10. September kam eine Einigung hierüber zustande. Kurhessen stellte den Betriebsinspektor in dem Ingenieur Tasch, Hessen den Kontrolleur und Frankfurt den Revisor. Außerdem wurde die Fahrtdauer von Kassel nach Frankfurt auf 6,5 Stunden festgesetzt. Verkehren sollten vorläufig im Sommer in jeder Richtung drei, im Winter nur zwei Züge. Der Betrieb sollte im Sommer morgens um 6 Uhr beginnen und bis 9 Uhr abends dauern, im Winter dagegen von morgens 7 Uhr bis abends 7 Uhr. Lokal-

[83] Beginn der Arbeiten am 6. August 1846 bei Butzbach.

züge sollten nur zwischen Treysa und Kassel, und zwischen Gießen und Frankfurt verkehren. Die Tarife waren die gleichen wie bei der Main-Neckar-Bahn und der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

Mitglieder der provisorischen Zentraldirektion waren: für Kurhessen Berginspektor Thomas, für Hessen-Darmstadt Oberbaurat Laubenheimer, für Frankfurt Oberingenieur Eyssen.

Am 15. Mai 1852 nachmittags um 4 Uhr kam der erste Zug von Kassel in Frankfurt an.

Die von Hessen-Darmstadt gehegten Befürchtungen traten nicht ein. Das Baukapital verzinste sich:

1851 mit 1,20 %,
1852 mit 2,75 %,
1854 mit 4,2 %,
1857 mit 6,33 %.

Im Jahre 1853 beantragte die Zentraldirektion den zweigleisigen Ausbau. Zuerst sollte die Strecke Frankfurt—Friedberg—Wabern ausgebaut werden, wozu Frankfurt am 1. März 1853 135 000 fl. bewilligte. Aber Hessen und Kurhessen hatten noch kein Interesse daran. 1858 wurde erneut der zweigleisige Ausbau gefordert. Erst im Herbst 1863 stimmten Kurhessen und Hessen-Darmstadt dem zweigleisigen Ausbau zu, nachdem schon im Juli 1861 Preußen durch seinen Geschäftsträger auf die strategische und volkswirtschaftliche Bedeutung der Main-Neckar-Bahn hingewiesen hatte. — Der zweigleisige Verkehr wurde erst 1863/65 eröffnet.

Als Folgen des Krieges von 1866 fielen Kurhessen und die Freie Stadt Frankfurt an Preußen [84]. Die Frankfurter Anteile an der Main-Weser-Bahn sowie die zum Bahnbetrieb gehörenden Gebäude und Grundstücke wurden an Preußen abgetreten[85]. Mit Hessen-Darmstadt wurde im Schlußprotokoll zum Friedensvertrag vom 3. September 1866 (Ziffer 10) eine spätere Regelung der Verwaltung und des Betriebes vereinbart [86].

[84] Verordnung des Königs von Preußen vom 20. September 1866.

[85] Siehe „Auseinandersetzungs-Rezeß vom 26. Februar 1869" und Gesetz betr. „Auseinandersetzung zwischen Staat und Stadt Frankfurt vom 5. März 1869".

[86] (Ziffer 10) „Die Großherzoglich Hessische Regierung erklärt sich bereit, mit der Kgl. Preußischen Regierung wegen der Abtretung der Verwaltung und des Betriebes der im Großherzoglich Hessischen Gebiete gelegenen Strecke der Main-Weser-Bahn in Verhandlung zu treten, wobei von dem Grundsatz ausgegangen werden soll, daß der gesamte Reinertrag der gedachten Strecke an die Großherzogliche Regierung unverkürzt abgeführt werden wird. Auf jeden Fall ver-

Auf Grund dieser Abmachung wurde in Berlin am 30. Mai 1868 zwischen Preußen und Hessen-Darmstadt ein Vertrag abgeschlossen, nach dem Hessen vom 1. August 1868 den in Hessen gelegenen Teil der Main-Weser-Bahn sowie deren Verwaltung Preußen übertrug. Preußen löste die Direktion der Main-Weser-Bahn in Kassel sowie die in Frankfurt auf [87] und bildete eine „Direktion der Main-Weser-Bahn" in Kassel [88] Erst 1878 war Hessen bereit, seinen Anteil an der Main-Weser-Bahn an Preußen abzutreten. Schon 1872 versuchte Preußen den Hessischen Teil der Main-Weser-Bahn zu kaufen, konnte aber mit Hessen über den Kaufpreis nicht einig werden, worauf es 1873 bestrebt war, eine Betriebs- und Interessengemeinschaft der Main-Weser-Bahn mit den anderen Preußischen Staatsbahnen herbeizuführen. Durch den Vertrag vom 20. November 1878 übernahm Preußen den hessischen Teil der Bahn für 17 250 000 Mark. Der Übergabetermin war zuerst auf den 1. April 1879 festgesetzt, wurde dann aber bis 1. April 1880 vertagt. Am 1. April 1880 wurde die Direktion in Kassel (1868 eingesetzt) aufgehoben und die Verwaltung der Main-Weser-Bahn der Eisenbahndirektion in Hannover übertragen [89].

Erst am 1. April 1895 wurde Kassel infolge der Neuorganisation der preußischen Staatsbahnen wieder Sitz einer Eisenbahndirektion. Von der Main-Weser-Bahn wurde ihr die Strecke Kassel—Lollar unterstellt. An die Eisenbahndirektion Frankfurt [90] kam die Strecke Lollar—Frankfurt.

d) Die Frankfurt-Hanauer-Eisenbahn.

Infolge des Widerstandes der Freien Stadt Frankfurt war die Main-Weser-Bahn, nicht wie von Kurhessen gewünscht, von Friedberg über Hanau, sondern direkt nach Frankfurt a. M. gebaut worden. Als Entschädigung hierfür forderte daher Kurhessen den Bau einer Lokalbahn zwischen Hanau und Frankfurt a. M., die mit der Hauptbahn in Verbindung stehen sollte [91]. Der Plan, die am 12. Dezember 1842 zwischen Frankfurt a. M.

---

pflichtet sich die Großherzogliche Regierung, die Verwaltung und den Betrieb der im Großherzoglichen Gebiet gelegenen Strecke der Main-Weser-Bahn von der Kurhessischen Grenze bis Gießen nach obigem Grundsatz an Preußen abzutreten."

[87] Siehe Art. 7 des Staatsvertrages v. 6. Februar 1845.

[88] Erlaß vom 20. Juni 1868.

[89] Erlaß vom 9. März 1880.

[90] Frankfurt seit 1. April 1874 Eisenbahndirektion. Siehe Gesetz-Sammlung für die Kgl. Preuß. Staaten Nr. 31 (8159).

[91] Protokoll vom 23. November 1842.

und dem Großherzogtum Hessen beschlossene Lokalbahn Frankfurt—Offenbach nach Hanau weiterzuführen, scheiterte an dem Widerstande des Kurprinzen.

Am 12. April 1842 wurde den Bankhäusern Gebr. Bethmann in Frankfurt a. M. und Du Fay in Hanau, die sich besonders für den Bahnbau eingesetzt hatten, die vorläufige Bauerlaubnis von Kurhessen erteilt. Auch die übrige Frankfurter Handelswelt war an der Bahn stark interessiert, da viel Frankfurter Geld in Hanauer Unternehmungen steckte. Die Bahn sollte von Frankfurt a. M. über Mainkur, Hochstadt, Dörnigheim, Wilhelmsbad nach Hanau führen, berührte also nur kurhessisches und Frankfurter Gebiet [92].

Die Eisenbahnzeitung von 1843 schreibt darüber:

„Frankfurt am Main, 11. Sept. 1843:

Die kurhess. Regierung hat nun die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Hanau nach Frankfurt erteilt, und an der diesseitigen Konzession für die hier an der Spitze stehenden Häuser ist nicht zu zweifeln. Diese Bahn wird eine reine Lokaleisenbahn und auf dem rechten Mainufer, mithin nicht über Offenbach, geführt. So wie Offenbach wird auch Hanau gewissermaßen eine Vorstadt Frankfurts, und der Umstand, daß die Hanau-Frankfurter-Eisenbahn den Charakter einer Lokaleisenbahn behalten soll, hat in Frankfurt manche Bedenken erregt. Wenn aber die auf dem Papier noch figurierende Cassel-Frankfurter-Eisenbahn Hanau nicht berühren wird, soll doch die Hanau-Frankfurter-Eisenbahn mit ihr in Verbindung gesetzt werden, damit Hanau mit Cassel durch Schienenwege in Verbindung komme. Die Offenbach-Frankfurter-Eisenbahn wird gleichfalls eine reine Lokalbahn und nur eine Stunde lang: auch sie wird mit der Main-Neckar-Eisenbahn verbunden werden. Hanau und Offenbach müssen sich mit den Lokalbahnen begnügen, die ihnen, trotz des scheinbaren Gegenteils, viele Vorteile zuführen werden."

Erst am 28. Juli 1844 wurde den bereits genannten Bankhäuser, Gebr. Bethmann und Du Fay vom Kurprinzen die endgültige Konzession erteilt, worauf auch Frankfurt am 6. August 1844 sich mit dem Bau der Bahn einverstanden erklärte.

Das Anlagekapital der „Frankfurt-Hanauer-Eisenbahngesellschaft" betrug statutengemäß 1 500 000 Fl. Der Bahnkörper wurde für Doppelgleise hergestellt, obwohl die Bahn zunächst

[92] Bericht von Dr. Souchay vom 21. Dez. 1842 B 148 3a.

eingleisig betrieben werden und nur im Notfalle ein zweites Gleis gelegt werden sollte. Mit den Vorarbeiten wurde Mitte September 1844 begonnen, und bereits im Januar 1845 konnten die Baupläne zur Genehmigung vorgelegt werden. Die Leitung lag in den Händen des Ingenieurs Zobel (geb. 14. Juli 1814 in Frankfurt a. M.), des späteren Direktors der Frankfurt-Hanauer-Eisenbahn.

Die in den Plänen vorgesehene Einmündung der Bahnen in Frankfurt bzw. Hanau konnte nicht ausgeführt werden. In Frankfurt wurde der Bahnhof in der Nähe des Allerheiligen-Tores, in Hanau am Kanaltor errichtet. Durch den Ankauf der Ländereien, namentlich auf Frankfurter Hoheitsgebiet, wurde der Bau der Bahn stark verzögert. Erst am 27. Oktober 1845 wurde in der Gemarkung Dörnigheim mit den Bauarbeiten begonnen. Am 10. September 1848 fand die Betriebseröffnung der ganzen Bahn statt. Die Baukosten der Strecke Frankfurt—Hanau beliefen sich auf 1 536 640 Gulden. Auf Grund der Konzessionsbestimmungen kamen die Betriebswerkstätten und die Verwaltung nach Hanau, letztere wurde allerdings später nach Frankfurt verlegt. Der Verwaltungsrat setzte sich aus fünf Mitgliedern zusammen, die einen Direktor und einen Inspektor bestimmten. Die Generalversammlungen fanden in der Regel in Wilhelmsbad statt.

Eingenommen wurden bis Ende 1849 durch den Personenverkehr 121 282 Fl., durch den Güterverkehr 1232 Fl. Dieses Ergebnis zeigt, daß die Bahn eine ausgesprochene Lokalbahn war. Nun entschloß sich die Frankfurt-Hanauer-Eisenbahngesellschaft 1851, um den Verkehr zu steigern, ihre Bahn bis zur kurhessischen Grenze nach Kahl weiterzuführen. Hier sollte die Bahn an die von der bayerischen Regierung geplante Ludwigs-Westbahn angeschlossen werden[93]. Zu diesem Zwecke war schon am 7. Juni 1850 zwischen Kurhessen und Bayern ein Staatsvertrag unterzeichnet worden[94].

Am 19. Mai 1852 erhielt die Gesellschaft von Kurhessen die bereits bei den ersten Verhandlungen zugesagte Konzession zur Weiterführung der Bahn, am 26. Oktober 1852 gab auch die Freie Stadt Frankfurt ihre Zustimmung zu diesem Plan. Das Projekt machte aber eine Erhöhung des Aktienkapitals um 500 000 Fl. notwendig. Da der Bahnhof der Frankfurt—Hanauer

[93] Gesetz vom 23. Mai 1846.

[94] Die Ludwigs-Westbahn sollte von Bamberg über Würzburg—Aschaffenburg nach der kurhess. Station Kahl führen.

Bahn mit den andern Bahnhöfen in Frankfurt in keiner Verbindung stand, mußte sich die Gesellschaft verpflichten, die Waren nach demselben Tarif zu transportieren, wie eine Verbindungsbahn. Diese Bestimmung war für die spätere (1859) „Städt. Verbindungsbahn" von besonderer Bedeutung.

Am 2. August 1852 wurden im Verein mit der Königl. Bayer. Eisenbahnkommission bereits die zum Übergang erforderlichen Vermessungen vorgenommen. Daß sich die Bauausführungen dann bis Juni 1853, teilweise sogar bis April 1854 verzögerten, hing mit den Schwierigkeiten beim Geländeankauf zusammen. Am 22. Juni 1854 konnte die ganze Strecke (Hanau—Kahl), deren Baukosten sich auf 1 035 874 Gulden beliefen, in Betrieb genommen werden. Für Erweiterungen der Frankfurter Bahnhofanlage waren noch weitere 440 000 Gulden erforderlich. Um den Betrieb zu vereinheitlichen, hatte die Gesellschaft die bayerische Strecke Kahl—Aschaffenburg gegen eine 3%ige Verzinsung des Anlagekapitals (von 1 073 178 Fl.) hinzu gepachtet [95]. Der Anschluß der Frankfurt—Hanauer Bahn an die Ludwigs-Westbahn brachte eine gesteigerte Einnahme mit sich [96].

In den Jahren 1856 und folgenden war die Rentabilität geringer. 1858 war der Frankfurt-Hanauer-Bahn in der Rhein-Main-Bahn eine scharfe Konkurrenz entstanden [97].

Beträchtlichen Schaden erlitt die Frankfurt—Hanauer Bahn durch die Abwanderung des Güterverkehrs aus Bayern (nach dem Rheinland, den Niederlanden und nach Belgien) auf die Rhein-Main-Bahn [98].

Der Personenverkehr wurde weniger stark in Mitleidenschaft gezogen. Inzwischen trat ein Umschwung ein, der der Frankfurt-Hanauer-Bahn ihren früheren Einfluß wieder zurückbringen konnte.

Die 1854 von der Frankfurter Städt. Hafen- und Wasserbauverwaltung angeregte städtische Verbindungsbahn war in den Jahren 1856—1858 fertiggestellt worden. Die Hessische Lud-

[95] Eröffnung der bayer. Strecke Aschaffenburg—Kahl am 21. Juni 1854. — Bamberg—Würzburg—Aschaffenburg am 1. Oktober 1854.

[96] Personenverkehr 1853 — 100 245 Fl. 1855 — 194 681 Fl. Güterverkehr 1853 — 9619 Fl. 1855 — 106 591 Fl.

[97] Mainz—Aschaffenburg, über Groß-Gerau—Darmstadt—Babenhausen. — Eröffnung der Strecke Mainz—Darmstadt am 1. Aug. 1858, Darmstadt—Aschaffenburg am 2. Dez. 1858 für Güter-, am 25. Dez. 1858 für Personenbeförderung.

[98] 1858 — 2 225 521 Ztr. Güter; 1859 — 1 140 799 Ztr. Güter.

wigs-Eisenbahngesellschaft erkannte sofort die Gefahr, die ihr evtl. daraus entstehen konnte. Außerdem befürchtete sie eine Überführung der Hanauer Bahn in das Königl. Bayer. Staatsbahnnetz [99].

Nach kurzen Verhandlungen (27. Dez. 1862) gelang es der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft am 1. Jan. 1863 die Frankfurt-Hanauer-Bahn zu erwerben. Mit allem Zubehör ging sie in das Eigentum der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft über. Die verliehenen Konzessionen wurden ihr übertragen, ferner die pachtweise Benutzung der Strecke Kahl—Aschaffenburg und der Frankfurter Hafen- und Verbindungsbahn unter Vorbehalt der Genehmigung der beteiligten Staatsregierungen. Die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft verpflichtete sich dagegen: 1. zur Übernahme der von der Frankfurt-Hanauer-Eisenbahngesellschaft aufgenommenen beiden Prioritätsanleihen; 2. zur Zurückzahlung der bereits ausgegebenen Aktien im Nominalwert von 2 658 500 Fl.

Die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft, die geglaubt hatte, durch den Erwerb der Frankfurt-Hanauer-Bahn auf den über Frankfurt führenden Verkehr einen Druck ausüben zu können, wurde durch die Haltung der Freien Stadt Frankfurt stark enttäuscht. Frankfurt verweigerte seine Zustimmung zu dem Kaufvertrag. Das Kurfürstentum Hessen hielt mit einer endgültigen Antwort noch zurück, weil der Kurfürst selbst im Interesse der Bebra-Hanauer-Bahn die Frankfurt-Hanauer-Bahn erwerben wollte, was Frankfurt aber nicht zugab. Durch einen geschickten Schachzug verstand es aber die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft auch ohne die Genehmigung des Kaufvertrages durch die beiden Staaten (Kurhessen und Freie Stadt Frankfurt), die Hanauer Eisenbahn für ihre Interessen zu gewinnen. Am 27. Dez. 1862 hatte sie in weiser Voraussicht einen zweiten Vertrag mit der Frankfurt-Hanauer-Eisenbahngesellschaft geschlossen, nach dem letztere bei einer evtl. Nichtgenehmigung des ersten Vertrages die Bahn auf Kosten der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft verwalten sollte.

Der Ausgang des Krieges von 1866 setzte den ganzen Streitigkeiten ein Ende. Frankfurt und Kurhessen fielen an Preußen. Am 12. Dez. 1866 trat die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft mit folgendem Angebot an den preußischen Staat heran:

[99] Vortrag in der Gen.-Versammlung am 30. Dez. 1862.

Preußen sollte die Frankfurt-Hanauer-Bahn erwerben, dafür aber auf die früheren Frankfurter Anteile an der Main-Neckar-Bahn und der Lokalbahn Frankfurt—Offenbach verzichten. Außerdem forderte die Hess. Ludwigs-Eisenbahngesellschaft von Preußen die Konzession für eine Bahn von Offenbach nach Hanau. Um einer linksmainischen Weiterführung der Hanau-Bebraer-Bahn entgegenzuwirken, machte der Verwaltungsrat der Frankfurt-Hanauer-Eisenbahngesellschaft am 29. Januar 1868 dem Eisenbahnkommissariat in Köln (der preuß. Aufsichtsbehörde) den Vorschlag, die Frankfurt-Hanauer-Bahn zweigleisig auszubauen und auf einer Brücke über den Main zu führen, um so den Anschluß an die Frankfurt-Mainzer-Bahn zu finden [100].

Dieser Plan kam aber infolge des Hessen-Darmstädtischen Widerstandes nicht zur Ausführung. Um eine völlige Ausschaltung Offenbachs vom Eisenbahnnetz zu verhindern, sah sich Hessen-Darmstadt gezwungen, mit Preußen am 12. Juni 1868 einen Vertrag einzugehen über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Hanau und Offenbach und über den Ankauf des Großherzoglich Hessischen Teils der Frankfurt—Offenbacher Bahn. Nun war der Kampf um die Frankfurt—Hanauer Bahn endgültig entschieden.

Von 1868—1873 benutzten allerdings die Berliner und Leipziger Züge noch die Strecke über die Hanauer- und Städt. Verbindungs-Bahn nach dem Main-Neckar-Bahnhof in Frankfurt. Aber nach der Eröffnung der Strecke Hanau—Offenbach—Frankfurt (1873), als Fortsetzung der Hanau-Bebraer-Bahn, war sie in ihren ersten Zustand (Lokalbahn) zurückgesunken.

Am 12. August 1872 wurde der Kaufvertrag vom 27. Dez. 1862 von der preuß. Regierunng noch formell bestätigt. Am 16. Dez. 1896 wurde das Hess. Ludwigsbahnunternehmen von Preußen erworben [101].

Die Frankfurt—Hanauer Bahn kam zum preußischen Staatsbahnnetz und die Verwaltung wurde der Reichsbahndirektion Frankfurt a. M. übertragen.

---

[100] Main-Bahn: Abzweigung bei Bischofsheim von der Rhein-Main-Bahn (Aschaffenburg—Darmstadt—Mainz). Führt über Rüsselsheim nach Frankfurt. Einmündung in den Main-Neckar-Bahnhof. — Main-Bahn von der Hess. Lugwigseisenbahngesellschaft gebaut als Ersatz für den von der Nass. Regierung nicht genehmigten Anschluß an die Taunus-Bahn bei Flörsheim. Eröffnung am 3. Ianuar 1863.

[101] Staatsvertrag zwischen Preußen und Hessen am 23. Juni 1896, Preußen und Hessen mit dem Verwaltungsrat der Hess. Ludwigsbahngesellschaft am 8./9. Juli 1896.

e) Die Frankfurt-Bebraer-Eisenbahn.

Durch die Main-Weser-Bahn und die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Kassel—Bebra—Gerstungen)[102] hatte Frankfurt Anschluß an die Thüringischen Staaten gefunden. Weiter hatte man durch den Bau der Hanauer Bahn (1844—48) und durch deren Anschluß an die Ludwigs-Westbahn (1854)[103] Verbindungen mit Bayern bekommen. Aber der Lieblingswunsch der Frankfurter, eine Verbindung mit Leipzig (über Hanau—Fulda) herzustellen, war noch immer nicht in Erfüllung gegangen. Bereits in den ersten Verhandlungen (1841) mit Kurhessen und Hessen-Darmstadt über den Bau der Main-Weser-Bahn, äußerte Frankfurt den Wunsch, „auch die andere für Frankfurt sehr wichtige Bahn nach Sachsen und dem östlichen Preußen" zu bauen[104]. Bei der Prüfung (1841) der von der Kasseler Regierung aufgestellten Baupläne für eine Eisenbahn von Eisenach (Kassel) nach Frankfurt, kam der Frankfurter städtische Ingenieur Eyssen zu dem Ergebnis, daß bei einem Bahnbau über Fulda—Schlüchtern—Hanau „das Joch zwischen Neuhof und Schlüchtern Schwierigkeiten darbietet, welche selbst durch außergewöhnliche Mittel fast nicht zu beseitigen sind, daher die Schwierigkeiten . . . wohl als unübersteiglich betrachtet werden dürfen[105]". Zu demselben Schluß war bereits 1837/38 ein kurfürstlicher Kommissar gekommen, als man feststellen wollte, ob eine Bahn von Kassel nach Hanau durch nur kurfürstliches Gebiet möglich wäre.

Als nun die Main-Weser-Bahn (Frankfurt—Gießen—Kassel) und die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Kassel-Eisenach) gebaut wurden, befürchteten die an der alten Handelsstraße Hanau—Fulda liegenden Städte Hanau, Gelnhausen, Wächtersbach, Salmünster, Soden, Steinau, Schlüchtern, Fulda, Hünfeld, Hersfeld und die Gemeinde Neustadt eine Abwanderung ihres Handels auf die eben genannten Bahnen. Sie taten sich zu-

---

[102] Beginn am 2. Juli 1845 unter Obering. Splingard, fertig am 29. August 1849.

[103] Gesetz v. 23. Mai 1846. Staatsbahn von Bamberg über Würzburg—Aschaffenburg bis zur kurhess. Grenze bei Kahl. Am 21. Juni 1854 Eröffnung der Strecke von Aschaffenburg bis zur kurhess. Grenze.

[104] Vgl. Protokoll vom 16. Juli 1841 und Schreiben des Senates an die Kurfürstlich Hessische und die Großherzoglich Hessische Regierung vom 4. Januar 1842.

[105] Bericht an die Senatskommission vom 9. Aug. 1841.

sammen und stellten am 18. Dezember 1849 den Antrag [106], eine Bahn von Bebra über Fulda nach Hanau zu bauen. Am 4. Januar 1850 gründeten sie unter dem Vorsitz von Dr. med. Wiegand [107] einen aus fünf Personen bestehenden „Zentralausschuß".

Am 12. Oktober 1849 hatte die Frankfurter Oberpostamtszeitung einen Artikel gebracht, der „die Verbindung zwischen Bamberg und Bebra nicht durch eine Werra-Bahn [108], sondern durch eine Bahn von Würzburg—Gemünden—Salmünster und Fulda" und „die Verbindung zwischen Gemünden und Hanau statt durch die Fortsetzung der projektierten bayerischen Bahn über Aschaffenburg, durch eine über Gemünden—Salmünster—Gelnhausen nach Hanau" zu bauende Bahn vorsah.

Diesen Artikel hatte Dr. Wiegand aufgegriffen und am 9. November 1849 dem Bezirksdirektor in Fulda vorgelegt, der zusammen mit seinem Hanauer Kollegen eine Bahn von Bebra—Fulda nach Hanau befürwortete. Eine Bahn über Hersfeld—Fulda nach Hanau sollte dem durchgehenden Verkehr zwischen Leipzig und Frankfurt einen kürzeren Weg vermitteln als über die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn und die Main-Weser-Bahn über Kassel. Die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn befürchtete eine Schädigung ihres Verkehrs beim Bau einer solchen Bahn und forderte bereits am 27. November 1849 von dem Kurfürstlichen Finanzministerium die Ablehnung der beabsichtigten Bahn. Aber die Kasseler Regierung traf keine sofortige Entscheidung, sondern beauftragte am 5. Januar 1850 den belgischen Ingenieur Splingard, den Erbauer der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn und leitenden Ingenieurs des Kurhessischen Teils der Main-Weser-Bahn, den Plan zu prüfen. Splingard sprach sich für den Bau aus [109], „indem das Darmstädtische Gebiet . . . umgangen und sonach der Regierung dieses Landes eine Mitwirkung bei dem Bau der Bahn nicht zu theil wird" und berechnete die Baukosten auf acht Millionen Taler. Auch hielt er den Bau eines Tunnels durch den „Distelrasen" für notwendig.

Trotz dieser günstigen Entscheidung teilte das Kurfürstliche Finanzministerium dem Zentralausschuß am 31. Mai 1850 mit:

---

[106] Aus: Eisenbahnzeitung 1849, S. 200.
[107] aus Fulda.
[108] Werrabahn von Eisenach—Meiningen nach Coburg. Zweigbahn nach Sonneberg, Anschlußbahn nach Lichtenfeld. Erbaut 1856/58.
[109] V 1b 124 Nr. 341/54. Rechenschaftsbericht des Zentraleisenbahnausschusses in Fulda.

„Da die Finanzlage des Staates dermalen nicht gestattet, Kapitalverwendungen und Zinsgarantien behufs solcher neuen Unternehmungen zu gewähren, und da auch zunächst die Vollendung der Main-Weser-Bahn und das weitere Betriebsergebnis dieser und der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn abgewartet werden muß, bevor darüber zu urteilen steht, ob der Staat eine Last jener Art noch übernehmen und diese Bahn der Konkurrenz der vorgedachten Bahn aussetzen kann, so muß das fragliche Projekt vorerst beruhen." Dagegen erhielt am 21. November 1855 die Gesellschaft der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn die vorläufige Erlaubnis, ihre Bahn von Bebra über Fulda—Hersfeld durch die Rhön bis zur bayerischen Grenze in der Richtung nach Schweinfurt fortzusetzen. Diese Genehmigung enthielt allerdings die Einschränkung, „daß bei Anlegung einer Eisenbahn zwischen Fulda und Frankfurt der Anschluß derselben an jene vorbehalten werde und dem Bahnhofe zu Fulda die deshalb nötige Einrichtung zu geben sei". Der Kurfürst genehmigte dann 1856 die eben genannte Linienführung. Der Entwurf hierfür stammt von dem Ingenieur Wagner der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

Am 6. März 1857 ließ der Kurfürst Erdmessungen „über die Trace einer von Fulda über Hanau nach Frankfurt zu führenden Bahn" durchführen und ordnete dabei an, „daß dieselbe das kurhessische Gebiet nicht verlassen darf". Nachträglich verfügte noch der Finanzminister am 14. März 1857, „daß nach der . . . allerhöchsten Bestimmung ohne Zweifel die allerhöchste Intention dahin geht, für die Bahnstrecke von Hanau nach Frankfurt eine besondere Linie ermitteln zu lassen". Die Oberleitung wurde der Kurhessischen Eisenbahndirektion in Kassel übertragen. Die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn verlangte daraufhin von der Regierung die erforderlichen Zinsgarantien. Am 4. Dezember 1858 wiederholte sie ihren Antrag und erfuhr am 19. November 1859, „. . . daß ihr Gesuch in seiner jetzigen Modalität . . . zur näheren Erwägung geeignet erscheint". Eine endgültige Entscheidung aber war nicht zu erlangen. —

Als dann die Gesellschaft der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn keine Anstalten traf, mit dem Bau der Bahn Bebra—Fulda—Schweinfurt zu beginnen, ordnete die Kurfürstliche Regierung an, die Bahn von Bebra über Fulda nach Hanau auf Staatskosten zu bauen. Auf Befehl des Kurfürsten vom 13. Juni 1860 wurde ein neuer Plan angefertigt und mit den Vorarbeiten unter Leitung des Betriebsinspektors Rudolph von der Main-Weser-Bahn begonnen. Am 15. Mai 1861 legte er seine Pläne vor. Er

hatte vorgesehen, die Bahn von Bebra bis Hersfeld durch das Fuldatal zu führen, dann durch das Hannatal bis Marbach, bei Hünfeld über die Höhen (Wasserscheide zwischen Hanna und Fulda) nach Fulda, von dort bis Kerzell durch das Fuldatal, dann durch das Fliedetal bis zur Wasserscheide (zwischen Fliede und Kinzig) und am Distelrasen bei Schlüchtern. Um das Tal der Kinzig zu erreichen, sollte durch den Distelrasen ein Tunnel gebohrt werden, von wo aus dann die Bahn dem Kinzigtale bis Hanau folgen sollte. In Hersfeld sollte eine Bahn über Schlitz nach der Main-Weser-Bahn und bei Schlüchtern eine Nebenbahn nach Gemünden abzweigen. Die voraussichtlichen Baukosten hatte man mit 11 763 000 Talern errechnet.

Die Gesellschaft der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn machte von der ihr 1855 erteilten Konzession für eine Bahn von Bebra über Fulda nach Schweinfurt keinen Gebrauch. Die Geländeschwierigkeiten, die in der Rhön zu überwinden waren, schienen ihr zu groß. Sie hoffte nun, über die geplante Bahn Bebra—Fulda—Hanau—Frankfurt Anschluß an die bayerischen Eisenbahnen zu bekommen, „als Äquivalent . . . für die aus unausbleiblichen Konkurrenzen . . . drohenden Verluste".

Aus diesem Grunde erneuerte sie am 28. Dezember 1861 ihr Konzessionsgesuch für die Gesamtstrecke Bebra—Hanau (Frankfurt). Durch Gutachten der Herren Regierungsrat Schwarzenberg und Betriebsinspektor Kördell von der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn suchte sie die Kurfürstliche Regierung am 15. Oktober 1861 für ihren Bauplan, den der Ingenieur Wagner ausgearbeitet hatte, und der eine Umgehung des Distelrasens vorsah, zu gewinnen. Fast zwei Jahre stritt man sich in den Tageszeitungen und im Parlament über die Frage, welchem Plan der Vorzug zu geben wäre. Endlich trug der Rudolphsche Plan den Sieg davon.

Anfang März 1863 suchte die Kurfürstliche Regierung um das Einverständnis der Ständekammer nach, die dann in der Sitzung vom 19. März 1863 den Bau der Bahn auf Staatskosten genehmigte und auch gleichzeitig die Aufnahme einer 4 %igen Staatsanleihe von vorläufig 10 Millionen Talern bewilligte. Die Ständekammer verlangte aber, „daß die projektierte Linie einen geeigneten Anschluß für eine durch das Sinntal nach Gemünden am Main zu führende Eisenbahn gestattet, dabei jedoch die hohe Staatsregierung zu ersuchen, das Projekt innerhalb der Sektion Distelrasen . . . einer Revision und ausschließlich Feststellung durch einen bewährten auswärtigen Techniker . . . zu unterwerfen . . . "

Am 30. März 1863 erhielt die Kurfürstliche Eisenbahndirektion in Kassel vom Finanzministerium den Auftrag, Pläne für die Zweigbahn nach Gemünden auszuarbeiten. Die Direktion wollte, laut Bericht vom 5. Mai 1864, „den Vereinigungspunkt beider Linien in dem Elmtal zwischen Elm und Hütten annehmen", wodurch es möglich sei, „die Höhe des Distelrasens nunmehr mit einem Bahneinschnitt anstatt des früher angenommenen Tunnels zu überwinden".

Am 1. Juni 1863 erließ der Kurfürst folgende Verordnung:

„Die Bahn von Bebra bis Fulda ist nach den unterzeichneten Rissen in Angriff zu nehmen. Die Genehmigung der Bahnhofsgebäude, Brücken, Durchlässe und sonstigen Kunstbauten bleibt vorbehalten. Der Distelrasen und die Genehmigung der Bahnlinie in der Provinz Hanau bleibt vorbehalten und sind erst wegen Übergangs der Hanau-Frankfurter-Bahn auf den Staat geeignete Schritte zu tun und was in dieser Beziehung geschehen soll, vorzutragen. Auch ist im neuen Projekt die Bahnlinie so zu legen, daß das bayerische Gebiet nicht berührt wird [110]. Der Styl der Bahnhöfe ist den angrenzenden bayerischen Staatsbahnhöfen ähnlich zu wählen, mit Berücksichtigung der in der Provinz Fulda und Hanau vorkommenden Steinarten . . ."

Aus Grund des kurfürstlichen Beschlusses [111] gab darauf das Finanzministerium der Kurfürstlichen Eisenbahndirektion in Kassel den Auftrag, die geplante Strecke abzustecken. Weiter sollte noch untersucht werden, „ob die zur Sprache gekommenen Projekte, wonach entweder eine Verbindungsbahn zwischen der Offenbacher- und der Frankfurt-Hanauer-Bahn, mit einer festen Mainbrücke bei Offenbach anzulegen oder die beabsichtigte Bahn durch den Odenwald nach Steinheim und von da einerseits nach Offenbach, andererseits direkt nach Hanau, mit einer festen Mainbrücke bei Groß-Steinheim zu führen wäre".

Am 3. Februar 1863 hatte eine Bürgerversammlung von Offenbach beschlossen, „eine Petition an den Großherzog von Hessen zu richten, wegen des Baues einer Eisenbahn von Offenbach nach Mainkur zum Anschluß an die Frankfurt—Hanauer

[110] Schon der Auftrag an den Ingenieur Wagner vom 6. März 1857 enthielt die Forderung, daß die Eisenbahn das Kurhessische Gebiet nicht verlassen dürfe. Nach dem Plan des Ingenieur Rudolph berührte die Bahn aus Zweckmäßigkeitsgründen die rechts der Kinzig gelegene bayerische Gemarkung Neudorf.

[111] 1. Juni 1863.

Bahn, mit Überbrückung des Mains, sowie einer Eisenbahn von Offenbach durch den hessischen Odenwald nach Neckarelz an der badischen Staatsbahn.

Im Juni 1863 wurde von der Kurfürstlichen Regierung eine „Direktion für den Bau der Bebra—Fulda—Hanauer Eisenbahn" gegründet, die dem Geheimen Finanzrat Thomas unterstellt war. Unter anderen gehörte ihr auch der Oberingenieur Thomas an, der die Baupläne entworfen hatte. Sein Stellvertreter und nebenbei auch technischer Leiter des Zentralbüros war der Ingenieur Bolte. Die Ingenieure Kullmann und Tarch führten die Aufsicht über die Bauarbeiten. Die Teilstrecke Bebra—Fulda wurde in folgende Bausektionen eingeteilt: Bebra: Ingenieur Schmidt; Hünfeld: Ingenieur Schwarzenberg; Neukirchen: Ingenieur Büching II.; Hersfeld: Ingenieur Büching I. und Fulda: Ingenieur Stern. Später kamen noch die Bauabteilungen Salmünster unter Ingenieur Rupertus, Gelnhausen unter Ingenieur Grethmann und Hanau unter Ingenieur Freßenius hinzu.

Auf Vorschlag der Direktion wurde der Hannoversche Oberbaurat Mohn zum Gutachter gewählt, der dann auf „Allerhöchsten Beschluß vom 21. Juni 1864" den Auftrag „zur Begutachtung des Bauprojekts für die zwischen Neuhof und Salmünster begriffene Strecke der Bebra—Fulda—Hanauer Eisenbahn, mit einer Abzweigung in der Richtung nach Gemünden" erhielt.

Am 13. September 1864 gab Mohn über die von der Kurfürstlichen Eisenbahndirektion am 5. Mai 1864 vorgeschlagene Linie (mit Abzweigung bei Elm) sein Gutachten ab. Er bezeichnete diese Linienführung als die vorteilhafteste Lösung, trotzdem dadurch „die Länge der Bahn von Neuhof nach Salmünster um nahezu eine Meile verlängert wird und die Anlegung einer Kopfstation bei Elm notwendig ist".

Trotz der Führung durch Bayerisches Gebiet (Gemarkung Neudorf) wurden am 3. Oktober 1863 die Baupläne für die Provinz Hanau vom Kurfürsten genehmigt, allerdings mit dem Zusatz, „daß nunmehr auch zur Ausführung der Bahnstrecke zwischen Salmünster und Hanau, soweit solche weder durch die erst abzuwartende Zustimmung der Kgl. Bayerischen Regierung, noch durch die später zu erwirkende Allerhöchste Genehmigung der Bahnhofsanlagen bedingt sind ... geschritten werde", jedoch mit der weiteren Einschränkung, „daß man hierbei hinlänglich entfernt von Hanau bleibe, um die Frage, ob und wie die Bebra—Fulda—Hanauer Bahn zu führen sey,

einstweilen völlig unberührt zu lassen, und somit der Entscheidung in keiner Weise vorzugreifen".

Hinzu kam noch, daß auch wegen der, von der Ständeversammlung (Protokoll vom 19. März 1863) gewünschten Zweigbahn durch das Sinntal nach Gemünden mit Bayern verhandelt werden mußte. Aus diesem Grunde verfügte der Kurfürst am 1. Juni 1864, „wegen Benutzung des Bayerischen Hoheitsgebietes mit Bayern Verhandlungen zu führen". Bei den Verhandlungen verlangte Bayern nun von Hessen-Kassel die Zustimmung für eine Eisenbahn von Gießen durch Kurhessisches Gebiet nach Gemünden oder einem anderen geeigneten Punkte der Bayerischen Westbahn. Der Kurfürst wies aber seinen Vertreter an (Beschluß vom 11. Januar 1865), „daß der Kommissar die Einmündung einer Zweigbahn von Hessen-Darmstädtischem Gebiet in die Bebra—Hanauer Bahn nicht zugestehen darf, weil sonst das Geld für die Anlegung der Bahn aus dem Fenster geworfen würde". Hier tritt also wieder der alte Gegensatz zwischen Hessen-Darmstadt und Hessen-Kassel klar hervor.

Schon 1862 hatte Hessen-Darmstadt in Oberhessen eine Bahn von Gießen über Grünberg, Alsfeld, Lauterbach geplant und Kurhessen um Fortführung der Bahn bis Fulda gebeten. Als Gegenleistung wollte es die Führung der Bahn Bebra—Fulda durch Hessen-Darmstädtisches Gebiet im Fuldatal genehmigen. Aber Kurhessen hatte jede Verhandlung abgelehnt. 1863 tauchten dann die Pläne für eine Bahn Gießen—Gelnhausen mit Fortsetzung nach Partenstein an der Bahnstrecke Aschaffenburg—Gemünden auf. Dieses Projekt wurde auch von Bayern unterstützt. Die von Hessen-Darmstadt gewünschte Einmündung dieser Bahn bei Gelnhausen in die Bebra—Hanauer Bahn lehnte Kurhessen ab, und zwar so scharf, daß der Hessen-Darmstädtische Vertreter später klagte: „Wir sind in Kassel nicht nur abgewiesen, sondern mit Hohn behandelt worden."

Auch zwischen Kurhessen und Bayern konnte lange Zeit keine Einigung erzielt werden. Erst am 4. Dezember 1865 konnten die Beauftragten der beiden Regierungen (für Bayern der außerordentliche Gesandte und bevollmächtigte Minister am Kurfürstlichen Hof zu Kassel, Wolfgang Freiherr von Thüngen, für Kurhessen der Geheime Oberbaurat Lange) den für den Bau der Bahn nötigen Staatsvertrag unterzeichnen. Bayern erlaubte im Artikel 1 dieses Vertrages die Führung der Bahn durch sein Gebiet (Gemarkung Neudorf) und erhielt als Gegenleistung von Hessen-Kassel die Genehmigung, eine Tele-

graphenleitung von Aschaffenburg nach Frankfurt längs der Aschaffenburg—Hanau—Frankfurter Bahn zu legen. Allerdings war aber die Errichtung einer Telegraphenstation auf Kurhessischem Gebiet untersagt. Über die geplante Zweigbahn von Elm durch das Sinntal nach Gemünden einigte man sich dahin, daß die Bahn auf Staatskosten gebaut werden sollte. Um einen einheitlichen Betrieb herzustellen, wurden die im Bayerischen Gebiet gelegenen Teile der Bahn Kurhessen auf vorläufig 10 Jahre überlassen, und für die Mitbenutzung des Gemündener Bahnhofes wurde eine „Pachtrente" festgesetzt. In Artikel 25 des Vertrages erklärte sich Kurhessen mit der Verbindung der Bayerischen Westbahn (Bamberg—Würzburg—Aschaffenburg —Kahl) mit der Fulda—Hanauer und der Main-Weser-Bahn von Gemünden oder Partenstein nach Gießen einverstanden.

Mit Frankfurt hatte man schon auf Anregung des Finanzministeriums am 6. Juni 1863 Verhandlungen aufgenommen, die ergaben, daß Frankfurt mit der Weiterführung der Bebra—Hanauer Bahn über die Frankfurt—Hanauer Strecke einverstanden war. Auch mit einem gemeinsamen Erwerb der Frankfurt—Hanauer Bahn erklärte sich Frankfurt einverstanden. Weiter wollte Frankfurt zur besseren Verbindung mit den Westbahnhöfen auf der städtischen Verbindungsbahn ein zweites Gleise auflegen. 1865 untersuchte man dann, „ob eine Überbrückung des Maines in Höhe der Riederhöfe bei Frankfurt möglich sei, und ob dort eine Abzweigung der Frankfurt—Hanauer Bahn auf die linke Mainseite geführt werden könne, ohne Hessen-Darmstädtisches Gebiet zu berühren [112]".

Auf diesen Plan mußte man infolge betriebstechnischer Schwierigkeiten — beschränktes Bahngelände der Frankfurt—Offenbacher Bahn in Sachsenhausen — verzichten, außerdem befürchtete man, es könnte „die Abhängigkeit von der Großherzoglich Hessischen Regierung (nicht) vermieden werden, denn diese ist Miteigentümerin der Frankfurt—Offenbacher und der Main-Neckar-Bahn ... [113]".

Die Ständeversammlung hielt eine „Überbrückung des Mains bei Hanau und Herstellung einer Verbindung durch einen Schienenweg über Offenbach nach Frankfurt für die einzig völlig rationelle Lösung [114]".

[112] Beschluß des Kurfürstlichen Ministeriums des Innern vom 15. April 1865.
[113] Hauptprotokoll des Kurfürstlichen Gesamtministeriums vom 26. Mai 1865.
[114] Beschluß vom 16. Mai 1865.

Der Stadtrat von Bockenheim protestierte in einer Eingabe vom 30. Mai 1865 hiergegen und schlug „die Fortsetzung der Bahn von Hanau nach Bockenheim zur Einmündung in die Main-Weser-Bahn" vor, „die den besonderen Vorteil hätte, daß diese Bahn nur auf Kurhessischem Gebiet liege". Unterstützt wurde die Eingabe noch am 4. November 1865 durch eine gleiche der Bürger der Kurhessischen Dörfer Bockenheim, Ginnheim, Seckbach, Enkheim, Bergen und Bischofsheim.

Ein Angebot Hessen-Darmstadts vom Mai 1865, den Main bei Hanau zu überbrücken und die Bahn nach Offenbach weiterzuführen, schlug der Kurfürst ab. Er wollte unter allen Umständen die Hanau-Frankfurter Bahn erwerben. Um einen Druck auf Frankfurt auszuüben, regte der Minister des Innern am 26. Mai 1865 an, mit Darmstadt wegen der Weiterführung der Lokalbahn bis Hanau zu verhandeln, was der Kurfürst aber ablehnte. Gleichzeitig bestimmte er: „Es ist vorerst vorzutragen, ob nicht durch eine Verbindung der Hanau—Frankfurter Bahn mit der Main-Weser-Bahn nur auf diesseitigem (kurhessischen) Gebiet nach Bockenheim derselbe Zweck zu erreichen ist." Das Kurfürstliche Finanzministerium verneinte diese Anfrage in seinem Bericht vom 5. Juli 1865 und empfahl, die Führung der Bahn nach Bockenheim nur als letzte Möglichkeit zu betrachten. Daraufhin wollte der Kurfürst die Bahn rechtsmainisch bis Frankfurt geführt haben und bestimmte am 2. Oktober 1865: „Der Ankauf der Frankfurt—Hanauer Bahn ist zu beantragen und zu versuchen, die Frankfurter Strecke auch zu erwerben." Gleichzeitig sollte man Frankfurt drohend „den Bau einer Parallelbahn bei den deshalbigen Verhandlungen in Aussicht stellen". Auch die Eingaben des Stadtrates von Hanau (20. Oktober 1865) und der Eisenbahnkomitees von Hanau und Offenbach (17. Dezember 1865) konnten den Kurfürsten von seinem Entschluß nicht abbringen. Ebenso lehnte er das Angebot Frankfurts, die Bahn gemeinsam mit Kurhessen zu erwerben, ab.

Als der Finanzminister am 12. Oktober 1865 dem Kurfürsten darlegte, daß auch durch die Drohung mit der Parallelbahn Frankfurt nicht umzustimmen sei, verfügte der Kurfürst [115]: „Die Verhandlungen über den Ankauf der Frankfurt—Hanauer Bahn sind direkt zwischen den beiden Regierungen, also im diplomatischen Wege fortzusetzen."

[115] Beschluß vom 18. Oktober 1865.

Die Verhandlungen mit Frankfurt ergaben aber, „daß der Senat den Betrieb der Frankfurt—Hanauer Bahn nicht an Kurhessen allein übergehen lassen will [116]".

Da die Weiterführung der Bebra—Hanauer Bahn noch nicht geklärt war, konnte die Lage des Bahnhofes in Hanau auch nicht endgültig festgelegt werden. Ursprünglich sollte der Bahnhof der Frankfurt—Hanauer Bahn mitbenutzt werden [117]. Das Kurfürstliche Finanzministerium hatte gefordert [118], „daß bei der Hanauer Bahnhofsanlage neben dem Anschlusse an die Frankfurt—Hanauer bzw. Aschaffenburger Bahn die inzwischen noch in Betracht gekommenen Bahnverbindungen zwischen Hanau und Offenbach bzw. Niederwöllstadt—Friedberg zu berücksichtigen sind, wenn auch bis jetzt eine Entscheidung bzw. Verständigung über deren Ausführung noch mangelt". Eine dieser Anordnung entsprechende Erweiterung des Bahnhofes erwies sich als nicht ausführbar, „weil auf der einen Seite die Kinzig und auf der andern Seite der Zollhof nebst dem Mainkanal derselben überall hindernd in den Weg tritt [119]". Die Direktion forderte deshalb den Bau eines anderen Bahnhofes und erreichte am 22. Dezember 1865 eine Verfügung des Kurfürsten, die bestimmte: „Es ist ein provisorischer Bahnhof am Nürnbergerthor herzustellen ...".

Wiederholt versuchten die kurhessischen Minister, den Kurfürsten von seinem Plan, die Bahn [120] zu erwerben, abzubringen. Als zu diesem Zweck der Minister des Innern nochmals einen Versuch unternahm, erging am 14. Februar 1866 der „Allerhöchste Beschluß": „Wird abgeschlagen, weil Eisenbahn zum Vorteil des Auslandes gebaut sein würde, wenn die Eisenbahn über Offenbach gebaut sein würde." Einen neuen Versuch des Ministers des Inneren vom 19. April 1866 beantwortete der Kurfürst dahin: „Wird nicht genehmigt und ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die Hanauer Bahn angekauft werde."

Die eigensinnige Haltung des Kurfürsten wirkte sich auch auf den Fortgang der Bauarbeiten auf kurhessischem Gebiet sehr ungünstig aus. Die Grundrisse und Entwürfe für alle Bahnhofsgebäude bedurften seiner Genehmigung. Den Entwurf für das Bahnhofsgebäude in Neukirchen [121] beanstandete er

[116] Schreiben des Kurfürstlichen Bundesgesandten v. 9. Jan. 1866.
[117] Beschluß der Ständeversammlung v. 19. März 1863.
[118] Beschluß vom 20. Mai 1865.
[119] Bericht der Direktion für den Bau der Bebra-Fulda-Hanauer Eisenbahn vom 1. November 1865.
[120] Beschluß vom 19. Juli 1865.
[121] Frankfurt—Hanauer Bahn.

„wegen der Doppelthüre ... und ist mit einer ungeraden Zahl Fenster zu beantragen".

Die Folgen des Krieges von 1866 führten eine völlige Umwandlung herbei. Durch Verordnung vom 20. September 1866 kam Kurhessen an Preußen. Seit dem 22. Januar 1866 war die Strecke Bebra—Hersfeld bereits in Betrieb. Preußen ließ die Bauarbeiten, die durch den Krieg kaum acht Tage unterbrochen wurden, unter der bisherigen Oberleitung weiterführen. Schon am 1. Oktober 1866 konnte auch die Teilstrecke Hersfeld—Fulda eröffnet werden. Ebenso wie in Hannover, Nassau und Frankfurt wurde auch das Eisenbahnwesen in Kurhessen dem Preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten unterstellt [122], und die Kurfürstliche Direktion für die Bebra—Hanauer Bahn wurde in eine „Kgl. Direktion der Bebra—Hanauer Eisenbahn" in Kassel umgewandelt. Für den Bau der noch zu vollendenden Strecke der Bebra—Hanauer Eisenbahn wurde im Zuge der Neuordnung der Verwaltung des Eisenbahnwesens in den neu zu Preußen gekommenen Gebieten auf Grund des Erlasses vom 13. März 1867 eine „Kgl. Kommission für den Bau der Bebra—Hanauer Eisenbahn" eingesetzt, die dann am 31. Dezember 1869 aufgelöst wurde.

Durch den Erlaß vom 13. März 1867 war auch die „Kgl. Direktion der Bebra—Hanauer Bahn" in Kassel aufgehoben worden. Alle noch zu erledigenden Geschäfte wurden der „Kgl. Eisenbahndirektion" in Kassel übertragen.

Nachdem am 1. Mai 1867 die Teilstrecke Hanau—Wächtersbach der Bebra—Hanauer Bahn eröffnet worden war, fehlte nur noch der Teil von Fulda bis Wächtersbach, der allerdings die größten baulichen Schwierigkeiten bereitete.

Am 15. Dezember 1868 war auch diese Teilstrecke Fulda—Wächtersbach in Betrieb. Das Anlagekapital betrug 1868 = 10 406 046 Taler.

Die Preußische Regierung hatte nun zwei Möglichkeiten, die Bebraer Bahn nach Frankfurt weiterzuführen, entweder über die Frankfurt—Hanauer Bahn oder durch den Bau einer linksmainischen Bahn über Offenbach.

Da die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft, die die Frankfurt—Hanauer Bahn verwaltete, eine Verständigung zwischen Hessen-Darmstadt und Preußen befürchtete, machte sie am 12. Dezember 1866 dem Administrator von Kurhessen, von Möller, Vorschläge, erstens für einen gemeinsamen Be-

[122] Erlaß vom 15. Dezember 1866.

trieb der rechtsmainischen Bahnstrecke Frankfurt—Hanau, und zweitens wegen einer Überlassung der rechtsmainischen Bahnstrecke Frankfurt—Hanau an die Kgl. Preußische Regierung zur Vereinigung mit der Hanau—Bebraer Bahn im Tausch gegen die seitherigen Frankfurter Anteile an der Main-Neckar-Bahn und der Frankfurt—Offenbacher Bahn und Konzession einer Eisenbahn von Offenbach nach Hanau. Ein dritter Vorschlag sah die Überlassung der Hanau—Bebraer Bahn an die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft in Betrieb oder Eigentum vor.

Im Vordergrund des Angebotes aber stand der zweite Vorschlag. Hierdurch wäre Preußen in den Besitz einer durchgehenden Verbindung mit Frankfurt gekommen. Vorläufig konnte allerdings ein Anschluß an die Westbahnhöfe nur über die städtische Verbindungsbahn erreicht werden.

Aber die Nachteile waren zu groß [123]. Nachdem am 1. April 1867 noch die Handelskammer gegen die Vorschläge der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn Einspruch erhoben hatte, erklärte am 15. Juli 1867 der Oberpräsident von Kassel dem Verwaltungsrat der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft, der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten hätte die Vorschläge abgelehnt. Auch einem Gesuch des Verwaltungsrates der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft an das Eisenbahnkommissariat in Köln, mit dem Vorschlag, den Bahnhof der Hanau—Frankfurter Bahn in Frankfurt (Ostbahnhof) für den Verkehr der Bebraer Bahn zu erweitern und eine Schienenverbindung über eine Brücke mit den linksmainischen Eisenbahnen herzustellen, war kein Erfolg beschieden. Die Taunusbahngesellschaft bewarb sich ebenfalls um eine Konzession für eine Bahn von Offenbach über die Offenbach—Frankfurter Bahn nach Hanau [124], um eine Verbindung ihrer Bahn nach Osten zu bekommen.

Inzwischen hatte Preußen mit Hessen-Darmstadt über die linksmainische Weiterführung der Bahn verhandelt, und am 12. Juni 1868 kam ein Vertrag mit dem Großherzogtum Hessen über die „Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Hanau und Offenbach und wegen Ankauf des Großherzoglich-Hessischen Teils der Frankfurt—Offenbacher Eisenbahn“ zustande. Die Vertreter Preußens waren der Geh. Oberbaurat

[123] Antrag vom 27. März 1867.

[124] Preußen hätte seinen Einfluß auf die Frankfurt-Offenbacher und Main-Neckar-Bahn verloren.

Weishaupt und der Wirkliche Legationsrat Jordan. Für Hessen wurden die Verhandlungen von dem Geh. Legationsrat Hofmann und dem Ministerialrat Schleiermacher geführt.

Nach Artikel 1 dieses Vertrages sollte „die Eisenbahn ... in Fortsetzung der Bebra—Hanauer Eisenbahn bei Hanau den Main überschreiten ... und über Offenbach nach einem geeigneten Punkt der Eisenbahn von Offenbach nach Frankfurt geführt" werden.

Außerdem behielt sich Preußen in Artikel 12 vor, eventuell für Offenbach einen neuen Bahnhof anlegen zu lassen, was auch später (1873) geschah, indem Preußen einen eigenen Bahnkörper legte und in Offenbach und in Sachsenhausen neue Bahnhöfe baute.

Der Vertrag vom 12. Juni 1868 enthält Bestimmungen, die sich noch auf den heutigen Schnellverkehr hemmend auswirken. Nach Artikel 21 müssen alle Züge mit Personenverkehr in Offenbach halten. Aus diesem Grunde muß ein Fern-D-Zug über Wilhelmsbad—Frankfurt-Ost geleitet werden.

Seit dem 15. Dezember 1868 fuhren die Fernzüge der Bebra—Hanauer Bahn von Hanau aus rechtsmainisch über die Frankfurt—Hanauer Eisenbahn und die städtische Verbindungsbahn bis zum Main-Weser-Bahnhof am Gallustor in Frankfurt.

Der Bau der Bahn zwischen Offenbach und Hanau sollte nach Artikel 1 des Vertrages vom 12. Juni 1868 „thunlichst bald, spätestens aber drei Jahre nach erfolgter Ratifikation ... in Angriff genommen werden". Durch den Krieg von 1870/71 wurden die Bauarbeiten aber verzögert. Am 9. Juni 1871, dem Geburtstag des Großherzogs von Hessen, wurde mit dem Bau unter der Leitung des Regierungs- und Baurates Redlich von Kassel begonnen [125].

In Hanau wurde, 400 m von dem provisorischen Bahnhof, ein neuer Bahnhof angelegt und eine Überführung über die Frankfurt—Hanau—Aschaffenburger Bahn in Richtung Offenbach gebaut.

Die durch den Bau eines eigenen Bahnkörpers für die neue Bahnstrecke und der Verbindungskurve nach der Main-Neckar-Bahn [126] erhöhten Anlagekosten wurden, gemäß dem Gesetz vom 14. Juni 1874 „aus dem preußischen Anteile an der fran-

[125] Redlich seit 1. April 1874 Präsident der Eisenbahndirektion Frankfurt.

[126] Vertrag zwischen Großherzogtum Hessen und Frankfurt vom 30. November 1865.

zösischen Kriegskontribution" in Höhe von 1 910 000 Taler nachbewilligt.

Am 15. November 1873 wurde die Strecke Hanau—Offenbach—Frankfurt eröffnet. Allerdings mußte man bis zum 1. Dezember 1875, da der Bahnkörper zwischen Oberrad und Frankfurt a. M. noch nicht fertig war, die Lokalbahnstrecke mitbenutzen. Am 1. Dezember 1875 war auch der Bahnhof „Neu-Sachsenhausen" (Frankfurt a. M.-Süd) fertig geworden. An der Mainspitze mündete die neue Bahn in die Main-Neckar-Bahn. Die Mitbenutzung des Bahnhofes am Gallustor und des Bahnkörpers der Main-Neckar-Bahn hatte sich Preußen in dem Artikel 3 des Staatsvertrages vom 12. Juni 1868 bereits gesichert.

Der Main-Neckar-Bahnhof diente nur dem Personenverkehr. Für den Güterverkehr waren in „Neu-Sachsenhausen" die nötigen Anlagen geschaffen worden. Seit dem 18. September 1876 benutzte auch die linksmainische „Mainbahn" der Hessischen Ludwigs-Bahngesellschaft (Mainz-Frankfurt), die bis dahin in den Main-Neckar-Bahnhof am Gallustor einmündete, die Bahnhofsanlagen in „Neu-Sachsenhausen" mit.

Die Verwaltung der Frankfurt—Hanauer Eisenbahn wurde durch Erlaß vom 14. September 1873 der Eisenbahn-Direktion in Kassel übertragen, bis am 1. April 1874 die Direktion nach Frankfurt verlegt wurde, und die Bahn an Stelle ihrer bisherigen Bezeichnung „Bebra—Hanauer Bahn" die Bezeichnung „Frankfurt—Bebraer Eisenbahn" führte.

f) Die Frankfurt—Offenbacher Bahn.

Mit dem Beitritt Frankfurts zum Zollverein (1836) verlor Offenbach seine Bedeutung als Konkurrenzstadt. Nur die Spediteure fügten noch weiterhin dem Frankfurter Speditionshandel großen Schaden zu. 1835 zählte es etwa 10 000 Einwohner und war neben Mainz einer der schärfsten Konkurrenten Frankfurts, zumal sich sein Handel und seine Industrie frei entfalten konnten und nicht durch Zunftgesetze gehemmt waren.

Der Bau der ersten Bahnen sollte hier eine völlige Wandlung herbeiführen. Bereits 1835, als das linksmainische Projekt Mainz—Frankfurt, evtl. Darmstadt auftauchte[127], wurde in

[127] Vertrag vom 10. Januar 1838 zwischen Baden, Hessen und Frankfurt wegen einer Bahn von Mannheim über Darmstadt nach Frankfurt, von Frankfurt genehmigt. (Beschl. der „gesetzgebenden Versammlung" vom 3. bis 14. Februar 1838.) Die Bahn wurde trotz dieses Vertrages nicht gebaut.

Offenbach ein Komitee gegründet zwecks Anschlusses an diese Bahn. Aber all diese Pläne kamen nicht zur Ausführung infolge des Widerstandes des Senates der Freien Stadt Frankfurt a. M., der sich dagegen sträubte, „weil Frankfurt wahrhaft aus dem Wege geschoben und in einen Winkel versetzt würde [128]".

Unterdessen hatten zwischen Baden, Hessen und Frankfurt die ersten Verhandlungen über den Bau einer Bahn vom Main zum Neckar stattgefunden. Um eine Einmündung dieser Bahn in Frankfurt zu erreichen, gab der Frankfurter Vertreter am 10. Januar 1838 seine Zustimmung zu einer Bahn Offenbach—Frankfurt (Sachsenhausen) und genehmigte den späteren Anschluß an die vom Neckar über Darmstadt geplante Bahn. Die Hessische Regierung gab aber einer Lokalbahn Frankfurt—Offenbach vor einer Hauptbahn den Vorzug. Trotz Einwendungen der Eisenbahnkommission (... „ist die Kommission der unzielseitigen Meinung, daß Sanktion des Offenbacher Vertrages noch vorerst auszusetzen sei, weil Abschneidung Frankfurts zu befürchten".) genehmigte die gesetzgebende Versammlung in Frankfurt den „Offenbacher Vertrag".

Am 13. März 1838 erteilte Hessen-Darmstadt der Offenbacher Gesellschaft, die aus dem „Offenbacher Komitee" entstanden war, die Konzession „zum Bau und Betrieb auf gemeinschaftliche Rechnung mit einem in Frankfurt a. M. bestehenden Komitee". In Offenbach selbst war man gegen eine ausgesprochene Lokalbahn, die eine satirische Zeitschrift als „gelindes Abführmittel für die Spedition und den Handel Offenbachs" bezeichnete. Da auch die Frankfurter Gesellschaft kein Interesse für eine Lokalbahn zeigte, unterblieb der Bau trotz des Staatsvertrages.

Erst bei den Verhandlungen über die Main-Weser-Bahn 1842 in Kassel, an der Dr. Souchay als Vertreter Frankfurts teilnahm, wurde der Gedanke einer Offenbacher Bahn wieder aufgegriffen. Da Frankfurt sich weigerte, die Main-Weser-Bahn von Friedberg über Hanau zu führen, forderte der Kurfürst Frankfurts Zustimmung zu einer Seitenbahn Hanau—Frankfurt, was auch Dr. Souchay als Vertreter Frankfurts in Aussicht stellte. Daraufhin erklärte der Hessen-Darmstädtische Vertreter, Geheimrat Eckhardt [129] u. a.: „Rücksichtlich der Seitenbahn von Frankfurt nach Hanau könne er nicht umhin zu

[128] Vortrag des Senates an die gesetzgebende Versammlung.

[129] Im Protokoll vom 23. November 1842.

erklären, daß, insofern diese Bahn auf dem rechten Mainufer ausgeführt werden sollte ohne Offenbach zu berühren, er den Bau einer Seitenbahn von Offenbach bis in die Hauptbahn bei Frankfurt auf gemeinschaftliche Kosten mit der Freien Stadt Frankfurt am Main als Bedingung stellen müsse."

Als am 8. Dez. 1842 die Vertreter wieder zusammengekommen waren, um „wegen des von seiten der Freien Stadt Frankfurt a. M. zu leistenden besonderen Beitrages zu den Baukosten der Eisenbahn von Kassel nach Frankfurt a. M. zu conferiren", und man 3 Millionen Taler als Beitrag forderte, erklärte Dr. Souchay, „daß er auf eine solche Forderung einzugehen durchaus außer Stande sei". Hierauf erwiderte der Großherzoglich Hessische Kommissar: „Bekanntlich sei unter dem 10. Januar 1838 ein Staatsvertrag unter dem Großherzogtum Hessen und der Freien Stadt Frankfurt a. M. abgeschlossen worden, welcher die Bedingungen enthalte, unter welchen einer damals zusammengetretenen Gesellschaft die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Offenbach bis in den unterhalb Sachsenhausen zu erbauenden Bahnhof der von Darmstadt kommenden Eisenbahn erteilt werden sollte. Diese Gesellschaft habe sich indessen bis jetzt nicht weiter um die Konzession beworben, und es erscheine daher des bedeutenden Verkehrs dieser beiden Städte wegen notwendig, den Bau dieser Eisenbahn für den Fall, daß diese Gesellschaft denselben nicht unternehmen wolle, auf andere Weise zu führen. Er, der Großherzoglich Hessische Kommissar, sei daher bereit, auf den im Protokoll vom 23. dieses Monats für das Großherzogtum Hessen vorbehaltenen Anteil an dem von der Freien Stadt Frankfurt in Anspruch genommenen Zuschuß zu dem Bahnbau, zu Gunsten der Freien Stadt Frankfurt zu verzichten, wenn sich die Freie Stadt Frankfurt durch einen alsbald abzuschließenden Staatsvertrag verbindlich mache, diese Bahn unter den nunmehr veränderten Umständen von Offenbach bis an das Affentor bei Sachsenhausen und von da bis in die von Darmstadt nach Frankfurt zu erbauende Eisenbahn auf gemeinschaftliche Kosten mit dem Großherzogtum Hessen zu bauen. Da dieses hier in Vorschlag gebrachte Unternehmen ebensowohl im Interesse der Freien Stadt Frankfurt als in dem des Großherzogtums Hessen liege, so habe er, der Großherzoglich Hessische Kommissar, keinen Zweifel, daß auch der Herr Kommissar der Freien Stadt Frankfurt demselben seine Zustimmung erteilen werde und hege überdies die Hoffnung, daß auch vermittelst des alsdann verbleibenden Restes von 2 Mil-

lionen Talern eine Ausgleichung unter dem Kurstaate und der Freien Stadt Frankfurt bewirkt werden könne [130]."

Nun erklärte Dr. Souchay im Auftrage der Freien Stadt Frankfurt: „Da durch den Bau der großen nördlichen und südlichen Bahn auf Staatskosten schon große Mittel in Anspruch genommen würden, so müsse zwar ein weiterer Bau von Zweigbahnen, ebenfalls auf Staatskosten, Bedenken erregen. Wenn indessen durch den Bau einer Bahn von Offenbach nach Sachsenhausen in der von dem Großherzoglich-Hessischen Kommissar vorgeschlagenen Weise ein Mittel zur Ausgleichung in der Hauptsache gefunden werden könne, so glaube er damit das Einverständnis des Senates aussprechen zu dürfen."

Nachdem nun zwischen Hessen und Frankfurt Klarheit geschaffen war, wurde am 12. Dezember 1842 ein Vertrag über die „Anlage einer Eisenbahn von Offenbach nach Sachsenhausen" abgeschlossen. Sollte sich keine Aktiengesellschaft finden, die den Bau bis spätestens 3 Monate nach der Ratifikation des Vertrages übernehmen würde, so würden beide Staaten selbst den Bau in die Hand nehmen und sich in die Kosten teilen, was dann auch geschah.

In dem Vertrag wurde u. a. noch festgelegt, daß von der Station Sachsenhausen (Affentor) eine Verbindung mit der Main-Neckar-Bahn hergestellt werden sollte, so daß „Personen und Güter direkt in einer Fahrt und ohne Umladung von Offenbach in den Bahnhof der Main-Neckar-Bahn gelangen [131]". Weiter enthielt der Vertrag noch die wichtige Bestimmung, daß „die ganze Anlage spätestens gleichzeitig mit der von Frankfurt nach Darmstadt zu erbauenden Bahn zu vollenden sei".

Durch den schnellen Abschluß des Vertrages waren viele Punkte unerörtert geblieben und führten später zu heftigen Auseinandersetzungen über den Zeitpunkt der Eröffnung. Aus einem Bericht von Dr. Souchay vom 21. Dezember 1842 über die Bahn von Frankfurt nach Kassel erfahren wir über die Offenbacher Bahn folgendes: „... der Bau der Offenbacher Bahn ist unerläßliche Bedingung für das Zustandekommen der großen Südbahn und wird eben dadurch ein für allemal der Plan beseitigt, die Südbahn über Offenbach nach Frankfurt a. M. zu führen."

---

[130] Aus: Frankf. Jahrb. Eph. litt. 612.

[131] Artikel 4 des Offenbach-Frankfurter Vertrages.

Frankfurt nahm zum Bau der Main-Neckar-Bahn und der Offenbacher Bahn eine Anleihe von 2 Millionen Taler gegen 3prozentige Schuldscheine auf [132]. Die Baukosten auf Hessischem Gebiet betrugen 301 101 fl., auf Frankfurter Gebiet 750 000 fl.

Nach dem Staatsvertrag sollte die Lokalbahn Frankfurt—Offenbach „spätestens gleichzeitig mit dem Bau der Main-Neckar-Strecke fertig sein". Aber Frankfurt beschleunigte den Bau nicht. Als am 1. August 1846 die Main-Neckar-Bahn bis Sachsenhausen und nur für den Personenverkehr eröffnet wurde, war die Lokalbahn noch nicht fertig. Erst als Hessen-Darmstadt die Güterbeförderung sperrte und dadurch auf Frankfurt einen wirtschaftlichen Druck ausübte, beschleunigte Frankfurt die Bauarbeiten und beendete sie im August 1847 [133]. Die Eisenbahnkommission berichtet am 12. Mai 1844 über die Offenbacher und Main-Neckar-Bahn an den Senat [134].

Der Ingenieur Eyssen untersuchte das Gelände und machte zwei Vorschläge:

1. Die Bahn südlich dicht bei Oberrad vorbeizuführen, oder
2. am Main entlang.

Der letztere Vorschlag wurde als günstiger bezeichnet, weil die Strecke kürzer und das Terrain billiger sei. Auch sei der Boden weniger sumpfig.

Die Lokalbahnstrecke führte über den Bahnhof Alt-Sachsenhausen (den heutigen Lokalbahnhof), über die Darmstädter Landstraße, folgte der heutigen Textorstraße bis an das Hippodrom und mündete dann in die Main-Neckar-Bahn. Sie endigte im Main-Neckar-Bahnhof am Gallus-Tor.

Die Strecke der Offenbacher Lokalbahn von der Mainspitze (Hippodrom) bis zum Bahnhof Alt-Sachsenhausen (Lokal-Bahnhof) war schon früh fertig und war „der Betriebsverwaltung der Main-Neckar-Bahn zur teilweisen Mitbenutzung [135]" überlassen worden.

Als am 9. August 1847 auf der Main-Neckar-Bahn die Güterbeförderung aufgenommen wurde, hoffte man nun auch auf eine Inbetriebsetzung der Offenbacher Lokalbahn. Aber Frank-

[132] Gesetz vom 5. September 1843.

[133] Verträge der Main-Neckar-Bahn und der Offenbacher Bahn, gedruckt in den Frankfurter Jahrbüchern B. 12, S. 1.

[134] Generalia Varia B 148 3a (599).

[135] Protokoll vom 10. September 1845.

furt war mit der gütertariflichen Regelung nicht einverstanden, entschuldigte sich allerdings mit „betriebstechnischen" Bedenken. Als man sich endlich über den Gütertarif geeinigt hatte (man setzte für die Umschlagsgüter eine besondere „Speditionsgebühr" fest), wurde die Bahn am 16. April 1848 für den regelmäßigen Personen- und Güterverkehr zwischen Offenbach und Sachsenhausen eröffnet. Ihre gesamte Länge betrug 4,7 km.

Auf Drängen der Offenbacher Handelswelt mußte Hessen die Tarife senken und den Mehrbetrag, da Frankfurt nicht in eine Änderung willigte, selbst bezahlen. Den Frankfurter Spediteuren ging so ein großer Teil ihrer Transporte verloren, denn die Offenbacher konnten billiger transportieren. Frankfurt trachtete nun danach, die zugesagte Schienenverbindung zwischen Sachsenhausen und der Main-Neckar-Bahn (bis zum Main-Neckar-Bahnhof am Gallustor) zu beseitigen. Vertraglich war es zwar dazu verpflichtet, aber man hatte es unterlassen, einen Zeitpunkt festzusetzen. Frankfurt beschleunigte nun die Arbeiten an der Main-Neckar-Bahn so, daß die Strecke von der Mainspitze bis zum endgültigen Bahnhof, der erst halb fertig war, am 16. November 1848 eröffnet werden konnte.

Nun war die Verbindung zwischen der Lokalbahn und der Main-Neckar-Bahn unterbrochen. Hessen mußte bis zum 18. Oktober warten, bis die ersten Züge der Lokalbahn in den Main-Neckar-Bahnhof einlaufen konnten. Wieder erklärte Frankfurt die Verzögerung mit „Tarifstreitigkeiten". Erst das Jahr 1851 sollte eine Tarifeinigung herbeiführen, bis dahin mußten die Verfrachter selbst ihre Güter von einer Bahn zur anderen bringen. Ja, die Gegensätze wurden sogar so verschärft, daß Offenbach eine Landfuhre nach Langen einrichtete, um Frankfurt zu meiden und seine Güter direkt in die Main-Neckar-Bahn verfrachten zu können.

Im Jahre 1851 kam man endlich — auf Anregung der Main-Neckar-Bahn — zur Einigung, nicht zu guter Letzt, weil Hessen auch mit dem Bau einer Eisenbahn von Vilbel nach Offenbach drohte. Seit 13. März 1851 hatte man den geregelten Güterverkehr. Trotzdem wurden auch jetzt zum Teil Güter auf Fuhren von Offenbach nach Frankfurt gebracht, um Verzögerungen zu vermeiden.

Die Lokalbahn diente hauptsächlich dem Personenverkehr. Das Ergebnis der Bahn war im ganzen ein befriedigendes. Am 5. September 1849 wurde in Oberrad eine Zwischenstation eingerichtet.

Das Anlagekapital betrug:

1848	969 878 fl.		
1849	1 022 365 fl.	und	stieg
bis 1863 . .	auf 1 221 891 fl.		
Verzinsung 1848	1,24%		
1849	1,91%		
bis 1863	5,24%		

Am 30. November 1865 kam dann noch ein Vertrag zwischen dem Vertreter des Großherzogtums Hessen (Ministerialrat Schleiermacher) und der Freien Stadt Frankfurt (vertreten durch Senator Dr. von Oven) zwecks Anlegung eines Schienenweges zur „Erleichterung des Verkehrs zwischen der Offenbach—Frankfurter Eisenbahn und der Main-Neckar-Bahn" zustande. Der Artikel 1 des Vertrages sah die Verbindung der Lokalbahn mit der Main-Neckar-Bahn bei Louisa, und Artikel 3 ein zweites Schienengleis zwischen Offenbach und der Einmündung in die Main-Neckar-Bahn nach Louisa vor. Ferner verpflichtete sich Frankfurt, „Verhandlungen mit der Gesellschaft der Hessischen Ludwigs-Bahn einleiten zu lassen, um zu bewirken, daß die Schienengleise der linksmainischen Bahn auf der neu zu errichtenden Station am Frankfurter Stadtwalde in direkten Anschluß mit dem Schienengleise der Verbindungskurve gebracht werden (Artikel 4). Die Verbindungskurve sollte nach Artikel 3 in längstens zwei Jahren hergestellt werden.

Hessen-Darmstadt hatte diese Zugeständnisse Frankfurts nur unter einem gewissen Druck erreicht, indem es die Benutzung der Main-Neckar-Bahn durch die Hessische Ludwigs-Bahn nicht eher genehmigen wollte, bis ein „direkter Verkehr zwischen Offenbach und Mainz ohne Berührung des Main-Neckar-Bahnhofes gegeben und der Verwirklichung möglichst zugeführt... und, wenn irgend tunlich, die Wünsche Offenbachs auf direkten Anschluß nach Süden (Main-Neckar-Bahn) gerechnet werden". Außerdem drohte Hessen-Darmstadt, „eine Eisenbahnanlage von Offenbach nach Langen oder Isenburg zu konzessionieren". Auch befürchtete man in Frankfurt einen Anschluß der Main-Neckar-Bahn an die Kurhessische Staats-Bahn (Frankfurt—Hanauer Bahn).

Frankfurt hatte nun die Sicherheit, daß es, „sowohl bei dem Tarif, als auch bei dem Anschluß an die übrigen Bahnlinien seinen bisherigen Einfluß nicht allein erhält, sondern sich auch

an allem Verkehr beteiligt, der auf die neue Linie geleitet wird [136]".

Infolge der Annexion Frankfurts durch Preußen wurde die Ausführung des Vertrages weiter hinausgezögert. Der kommissarische Leiter Frankfurts, Landrat von Madai [137], verkündete dem Senat am 3. Januar 1867, daß „die fraglichen Entwürfe (der Verbindungsbahn) ohne Genehmigung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten (Achenbach) nicht zur Ausführung gelangen dürfen". Nur Vorarbeiten sollten in Angriff genommen werden [138].

Am 1. April 1876 wurde die Verbindungskurve nach Louisa für den Güterverkehr, am 15. Mai 1877 für den Personenverkehr eröffnet. Der zweizeilige Ausbau der Lokalbahn unterblieb, da für die Bebra-Bahn zwischen Frankfurt und Offenbach ein Bahnkörper gebaut wurde.

Durch das Gesetz vom 5. März 1896 [139] gingen die Anteile der ehemaligen Freien Stadt Frankfurt an Preußen über. Am 15. November 1873 wurde die Strecke Frankfurt—Offenbach der „Bebraer Bahn" eröffnet, die bis zur endgültigen Fertigstellung die Lokalbahnstrecke bis zur Einmündung in die Main-Neckar-Bahn benutzte. Die Lokalbahn selbst endete nun im Bahnhof Alt-Sachsenhausen und wurde nur noch für den Personenverkehr benutzt [140].

Vor 1866 wurde die Lokalbahn von Frankfurt und Hessen gemeinsam verwaltet, nach 1866 blieb die Verwaltung in Frankfurt unter der Aufsicht des Zivilkommissars von Madai.

Am 12. Juni 1868 erwarb Preußen die hessischen und am 5. März 1869 die Frankfurter Anteile, und die Frankfurt—Offenbacher Eisenbahn wurde nun „Preußische Staatsbahn". Sie wurde bis zum 14. November 1873 von der „Kgl. Verwaltung der Frankfurt—Offenbacher Eisenbahn" in Frankfurt geleitet.

---

[130] Bericht des Bauamts Eisenbahn Sektion an den Senat vom 27. November 1865.

[137] Königl. Landrat Guido v. Madai, geb. 31. Jan. 1810 zu Halle. Zivilkommissar von Frankfurt vom 26. Juli 1866 bis 1. Oktober 1867. Bis 10. Juli 1872 Polizeipräsident von Ffm., anschließend Polizeipräsident in Berlin.

[138] Madai am 19. März 1867.

[139] Auseinandersetzung zwischen Staat und Stadt vom 5. 3. 1869 als Folge von 1866.

[140] Art. 22 des Vertrages vom 12. 6. 1869 zwischen Preußen und Hessen.

Mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Hanau—Offenbach am 15. November 1873 kam die Verwaltung an die Eisenbahndirektion in Kassel, die dann am 1. April 1874 nach Frankfurt verlegt wurde [141].

g) Die Homburger Eisenbahn[141a].

War schon für die kleine, nur 4,7 km lange Lokalbahn Offenbach—Sachsenhausen ein Staatsvertrag notwendig, so zeigten sich die Erschwernisse des Eisenbahnbaues durch die Kleinstaaterei am deutlichsten bei den Verhandlungen über die 19 km lange Bahn von Frankfurt a. M. nach Bad Homburg. Nicht weniger als 5 Staaten, die Freie Stadt Frankfurt, das Großherzogtum Hessen, das Herzogtum Nassau, das Kurfürstentum Hessen und die Landgrafschaft Hessen-Homburg hätten „eines Willens" sein müssen, um die Bahn nach den vorliegenden Plänen bauen zu können. Vierzehn Jahre dauerten die Verhandlungen, und auch dann kam die Bahn nur durch die Umgehung des kurhessischen Gebietes — Kurhessen befürchtete eine Benachteiligung seines Bades Nauheim — zustande.

Schon am 8. September 1845 erhielt der Rentner Moritz von Haber in Karlsruhe von dem Landgrafen von Hessen-Homburg die Konzession für den „Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche die hiesige Stadt (Homburg) mit der in Aussicht stehenden Eisenbahn von Kassel nach Frankfurt und evtl. mit letztgenannter Stadt unmittelbar in Verbindung zu setzen, bestimmt seyn soll". Auch die Großherzogl. Hessische Regierung stellte am 10. Oktober 1845 ihre Zustimmung in Aussicht. In Frankfurt bestand allerdings noch kein Interesse für eine Bahn nach Homburg [142]. Nur der „Große Rath" dachte anders. Am 4. November 1845 erteilte er „die Erlaubnis zur Aufnahme des Terrains für eine Eisenbahn von Frankfurt nach Homburg" und stellte „demnächst die Conzession zum Bau und Betrieb einer solchen Eisenbahn" in Aussicht [143].

Waren Hessen-Homburg und Hessen-Darmstadt mit der Führung der Bahn nach der Main-Weser-Bahn nach Frankfurt einverstanden, so bestand die Freie Stadt Frankfurt auf einer direkten Verbindung mit ihr.

---

[141] Gesetzes-Sammlung für die Königl. Preußischen Staaten Nr. 31. (Nr. 8159.)

[141a] Nach Ablieferung der Dissertation erschien von Heinrich Jakobi: „Die Homburger Eisenbahn und ihre Vorläufer" im „Taunusboten" Bad Homburg v. d. Höhe vom 17. Febr. bis 11. März 1938.

[142] Bericht der „Commission für Eisenbahnen" vom 25. Okt. 1845.

[143] Akta Senatus B 112 Nr. 1.

Der von dem Ingenieur Wagner entworfene Plan v. Habers kam aber nicht zur Ausführung infolge des Widerstandes von Nassau, das eine Benachteiligung seiner Taunusbäder (Wiesbaden, Soden, Kronthal, Langenschwalbach, Schlangenbad) befürchtete. In dem v. Haberschen Plan war Bonames als Einmündungspunkt vorgesehen worden.

Im Jahre 1850 kam dann auf Anregung von Hessen-Darmstadt und Hessen-Homburg ein zweiter Plan zustande [143], nach dem die Homburger Eisenbahn in die nun bereits eröffnete Strecke der Main-Weser-Bahn bei Vilbel einmünden sollte. Auch dieser Plan wurde fallen gelassen, da man sich von ihm keine Rentabilität versprach.

Nun interessierte sich im Jahre 1851 die Homburger Kurhaus-Verwaltung für das Eisenbahnprojekt und ließ sich von dem Ingenieur Heusinger von Waldegg Pläne ausarbeiten für eine Linie, „die von Bonames ausgehen und unter Vermeidung der nassauischen Enklave Harheim nach Homburg geführt werden sollte". „Gegen angemessene Vergütung" waren Frankfurt und Hessen-Darmstadt einverstanden [145]

Die Verhandlungen scheiterten aber an dem Widerstande von Hessen-Kassel, das durch eine Verbindung Frankfurt—Homburg eine Beeinträchtigung seines Bades Nauheim befürchtete. Führte die Linie Homburg—Bonames auch nicht durch kurhessisches Gebiet, so war doch Hessen-Kassel an der Main-Weser-Bahn mitbeteiligt [146].

Nach einem anderen Entwurf vom Jahre 1852 [147] sollte die Bahn vom Main-Weser-Bahnhof am Gallustor in Frankfurt unter Umgehung Bockenheims (kurhess.) über Rödelheim und Oberursel nach Homburg führen. Hessen-Darmstadt stimmte diesem Plan zu. Frankfurt lehnte ihn aber am 27. August 1852 wegen betriebstechnischer Schwierigkeiten an den Westbahnhöfen ab. Außerdem befürchtete es durch den Homburger Verkehr einen Rückgang des Personenverkehrs nach Bonames auf der Main-Weser-Bahn, die 1851 eine Einnahme von 10 585 fl. gebracht hatte.

Am 30. September 1852 gab es dann doch seine Zustimmung zu den Vermessungsarbeiten, allerdings mit der Ein-

[143] Ausgearbeitet v. Finanzrat Hügel in Darmstadt.
[145] Frankfurter Schreiben an den Landgräfl. Geh. Rat v. 1. 7. 1851.
[146] Art. 6 des Staatsvertrages über den Bau und Betrieb der Main-Weser-Bahn v. 6. Febr. 1845.
[147] Ausgearbeitet von den Ingenieuren Heusinger von Waldegg und Rothammel.

schränkung, daß „hierin ein Zugeständnis zu einer demnächstigen Konzessionierung... nicht liegen sollte".

Um Nassau zu gewinnen, genehmigte man eine 5 km lange Pferdebahn von der Station Weißkirchen nach Kronberg und Kronthal. —

Auf diese Führung der Bahn wollte Hessen-Homburg jedoch nur als letzte Möglichkeit zurückgreifen. Es versuchte jetzt noch einmal, in Kassel die Erlaubnis für die Einmündung in die Main-Weser-Bahn zu erhalten. Es schlug vor, „die Bahn von Homburg aus über Oberursel und Heddernheim hinziehen und zwischen Eschersheim und Ginnheim in die Main-Weser-Bahn einmünden zu lassen". Kurhessen lehnte ab, trotzdem Hessen-Darmstadt und Frankfurt diesen Versuch unterstützten. Nun mußte man auf den v. Waldeggschen Plan, der eine direkte Einmündung in Frankfurt vorsah, zurückgreifen.

Da diese Linie am Hof Rebstock die Taunusbahn berührte, versuchte Hessen-Homburg „mit der Taunusbahngesellschaft eine Vereinbarung zu treffen, die Einrichtungen und das Personal des Frankfurter Taunusbahnhofes, vielleicht auch die Bahnstrecke zwischen Frankfurt und der Gegend des Hofes Rebstock für die Homburger Eisenbahn" mitzubenutzen. Frankfurt war aus „betriebstechnischen Gründen" gegen diesen Plan. In Wirklichkeit waren aber für diese Haltung Frankfurts „finanztechnische Gründe" ausschlaggebend. Der Taunusbahnhof gehörte nämlich einer Aktiengesellschaft und brachte der Stadt keinen finanziellen Vorteil. Einer Einmündung in den Main-Weser-Bahnhof stimmte Frankfurt zu [148].

Hessen-Homburg konnte nun wählen. Für einen eigenen Bahnhof benötigte es auch die Zustimmung Frankfurts. Die Landgräfliche Regierung nahm den Frankfurter Vorschlag an und unterzeichnete am 16. Februar 1853 den Vertrag [149].

Frankfurt forderte für den mitzubenutzenden Bahnhof der Main-Weser-Bahn eine Pacht (§ 6) und sicherte sich einen entscheidenden Einfluß auf Fahrplan und Tarif (§ 15). Außerdem wurde die Stelle eines Direktors bei der Verwaltung der Homburger Eisenbahn durch einen Frankfurter besetzt. Die übrigen Staaten, durch deren Gebiet die Bahn fuhr, gaben ihre Zustimmung zu dieser Abmachung: Der Landgraf von Hessen-Homburg am 28. Dez. 1852, der Großherzog von Hessen-Darm-

[148] 18. Januar 1853. (1863 zahlte Homburg für die Mitbenutzung des Main-Weser-Bahnhofes 3519 Taler.)

[149] Homburg vertreten durch Assessor Wiesenbach, Ffm. durch Direktorialrat Dr. Müller.

stadt am 12. April 1853, der Herzog von Nassau am 14. Dezember 1853. Die Konzessionen waren erteilt „mit dem Recht der Übertragung an einen anderen Unternehmer bezw. an eine Aktiengesellschaft..."

Am 24. Oktober 1853 war durch das Frankfurter Bankhaus Raphael Erlanger, dem die Landgräfl. Regierung die Konzession übertragen hatte, in Wiesbaden die festgesetzte Kaution für die Rechnung der Unternehmer hinterlegt worden. Zusammen mit den englischen Bauunternehmern William Reed, Albert Ricardo und Kapitän Mimadière suchte das Frankfurter Bankhaus die „Frankfurt-Homburger Eisenbahngesellschaft" zu bilden. Das Aktienkapital war auf 225 000 Pfund Sterling oder 2 700 000 rhein. Gulden festgesetzt. Infolge des nassauischen Verzichtes auf die Seitenbahn nach Kronberg und Kronthal wurde diese Summe auf 200 000 Pfund oder 2 400 000 rheinische Gulden herabgesetzt. Durch einen Erlaß vom 27. Oktober 1854 übernahm die Landgräfliche Regierung die Zinsgarantie von 3% auf 10 Jahre nach Vollendung der Bahn.

Als das Bankhaus Erlanger das nötige Kapital nicht zusammenbringen konnte, zog die Landgräfl. Regierung am 1. Februar 1856 ihre Konzession zurück und übertrug sie am 26. Aug. 1857 an die neuen Unternehmer: Charles Drouet, Kgl. belgischer Ministerpräsident in Brüssel und Adrian Küyssenärs aus London, denen es aber auch nicht gelang, das erforderliche Kapital zu beschaffen.

Erst als sich die Kurhausgesellschaft (Gebr. Blanc) bereit erklärte, 800 000 fl., also ein Drittel des Anlagekapitals zu übernehmen und auf alle Dividende und Erträge bis zum 1. April 1896 zu verzichten, war das Unternehmen gesichert. Die Konzession wurde jetzt dem englischen Unternehmer Sir Samuel Morton Peto aus London auf 99 Jahre übertragen [150].

Am 14. September 1859 fand im Hotel „Kaiserlicher Hof" in Homburg die Gründungsversammlung der „Homburger Eisenbahngesellschaft" statt. Sir Samuel Morton Peto war durch den Frankfurter Bürger Joh. Justus Ferd. Schuler, Mitdirektor der Landgräfl.-Hessischen Landesbank zu Homburg, vertreten [151].

---

[150] Zustimmung der anderen Staaten: Frankfurt: 10. Mai 1859; H.-Homburg: 10. Mai 1859; Nassau: 10. April 1859; H.-Darmstadt: 21. Juni 1859.

[151] Der Verwaltungsrat setzte sich zusammen aus: Sir Samuel Morton Peto als Präsident, Arthur Hankay, London, Justus Schuler, Heinrich Förster (ehem. Bahnhofsinspektor der Main-Weser-Bahn in

Im Oktober 1859 begann man unter der Leitung des Ingenieurs Crawford mit den Bauarbeiten, nachdem man das nötige Land vorher aufgekauft hatte. Geländeschwierigkeiten waren nicht zu überwinden, das einzige größere Bauwerk war ein Viadukt über die Nidda bei Rödelheim. Außerdem war noch eine Brücke von 20 m und zwölf kleinere von je 10 m Spannweite zu bauen. Die Bahn wurde eingeleisig angelegt. Homburg erhielt einen Hauptbahnhof, Oberursel wurde Haltestelle für Personen- und Güterverkehr. Haltestellen für Personenverkehr wurden außerdem noch zwischen Steinbach und Weißkirchen und in Rödelheim angelegt.

Am 10. September 1860 wurde die Strecke für den Personen-, am 6. Oktober 1860 für den Güterverkehr eröffnet.

Erster Betriebsdirektor mit dem Titel „Bahndirektor" war der ehemalige Bahnhofsinspektor des Main-Weser-Bahnhofes in Frankfurt a. M., Heinrich Förster.

Neben der Freien Stadt Frankfurt, dem Kurfürstentum Hessen-Kassel und dem Herzogtum Nassau, fiel auch Hessen-Homburg 1866, nachdem es kurz vorher durch Erbschaft an Hessen-Darmstadt gekommen war, an Preußen. Wie alle anderen Privatbahnen der zu Preußen gekommenen Landesteile wurde auch die Homburger Eisenbahn dem Preuß. Eisenbahnkommissariat unterstellt [152].

Als sich der Plan der Reichseisenbahnen Ende 1875 zerschlug, setzte Preußen die Verstaatlichungsaktionen seiner Bahnen allein fort. Neben der Main-Weser-Bahn wurde nun auch die Homburger Eisenbahn dem Preußischen Staatsbahnnetz angegliedert. Der äußere Grund fand sich bei der Projektierung des Hauptbahnhofes, nach der sich eine Verlegung der Homburger Strecke auf Frankfurter Gebiet nicht vermeiden ließ.

Die Gesellschaft lehnte es ab, sich an den Kosten zu beteiligen, ja sie verlangte sogar noch eine Entschädigung. Durch den Ankauf der Bahn seitens Preußen wurden die Schwierigkeiten aus dem Wege geräumt.

Am 22. August 1879 wurde der Kaufvertrag unterzeichnet. Preußen war vertreten durch den Geh. Regierungsrat Dr. Froelich und den Geh. Oberfinanzrat Rötger, die Homburger Eisenbahngesellschaft durch den Geh. Finanzrat Siebold.

Frankfurt a. M.), C. Siebold (Großherzogl. Oldenburgischer Gesandtschaftssekretär in Ffm.), A. Adrian (Mühlenbesitzer in Oberursel), C. Schaffner (Landgräfl. Hess. Regierungsassessor zu Homburg).

[152] Erlaß vom 9. März 1867.

Für 1 800 000 Mark ging die Bahn am 1. Januar 1880 in den Besitz des Preuß. Staates über[153]. Am 3. März 1880 kam die Homburger Eisenbahn an die Eisenbahndirektion Frankfurt.

h) Die Kronberger Eisenbahn.

Im Jahre 1869 bildete sich ein Komitee, dem u. a. der Geh. Kommerzienrat Reiß und der Geh. Sanitätsrat Dr. Passavant von Frankfurt, der Dr. med. Steubig und der Bürgermeister von Kronberg, Jamin, angehörten[154]. Beim Bau der Kronberger Eisenbahn dachte man in erster Linie an eine Lokalbahn für den Ausflugsverkehr, „geleitet von dem Wunsche, eine Eisenbahnverbindung zwischen Frankfurt a. M. und Kronberg, diesem beliebten Sommeraufenthalte und geeigneten Ausgangspunkte für Touristen nach dem Taunus, herzustellen".

1869 hatte das Komitee die ausgearbeiteten Pläne für den Bau der Bahn dem Kgl. Preußischen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vorgelegt, das auch seine Zustimmung in Aussicht stellte, falls man das nötige Aktienkapital zusammenbringen würde.

Am 27. Mai 1870 wurden die ersten Aktien gezeichnet. Da brach der Deutsch-Französische Krieg aus, und die Vorarbeiten mußten bis 1872 eingestellt werden. Im April dieses Jahres hatte man ein Baukapital von 171 600 Talern zusammen und bekam am 26. Juni 1872 die Konzession.

Am 14. August 1872 wurde die Gründungsversammlung im sogenannten „roten Zimmer" im Saalbau zu Frankfurt a. M. abgehalten. Den Vorsitz führte der Geh. Kommerzienrat Reiß von Frankfurt a. M., sein Stellvertreter wurde der Geh. Sanitätsrat Dr. Passavant.

Große Schwierigkeiten entstanden der Gesellschaft beim Ankauf des zum Bahnbau erforderlichen Geländes. Nach dem Bauplan sollte die Kronberger Eisenbahn in Rödelheim von dem Bahnhof der 1860 eröffneten Homburger Eisenbahn abzweigen und dann über Eschborn und Niederhöchstadt nach Kronberg geführt werden.

Im Herbst 1873 wurde mit den Bauarbeiten begonnen und da keine besonderen Geländeschwierigkeiten zu überwinden waren, konnte schon am 19. August 1874 die „festlich mit

[153] Vgl. hierzu auch Gesetz v. 25. Februar 1880.

[154] Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1872. Petition des Gründungskomitees der Kronberger Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft.

Blumen geschmückte Lokomotive der Kronberger Eisenbahngesellschaft ‚Feldberg' mit einem Materialzug von 14 Wagen" die Strecke befahren. Die Fahrtdauer betrug 25 Minuten.

Da das vorhandene Aktienkapital nicht ausreichte, wurde in der Generalversammlung vom 22. Juni 1874 beschlossen, 100 000 Taler fünfprozentiger Prioritäts-Stammaktien von je 200 Talern auszugeben. Diese Erhöhung reichte aber immer noch nicht aus und so mußten bei dem Frankfurter Bankhaus Gebr. Reiß nochmals 154 571 Mark als Darlehen aufgenommen werden.

Am 1. November 1874 konnte die ganze Strecke für den Personen- und am 1. Februar 1875 für den Güterverkehr eröffnet werden. Von der Eröffnung bis zum 19. Oktober 1878 wurde die Bahn als Hauptbahn, später als Nebenbahn betrieben. Zu Beginn verkehrten täglich vier Züge in jeder Richtung. Die Leitung des Betriebes unterstand einem Betriebsdirektor, der auch die Aufsicht über die technischen Angelegenheiten und das Rechnungswesen hatte.

Als Betriebsdirektoren fungierten:

von 1873 bis 1893 Eisenbahndirektor Klöpper,
dann bis 1899 Eisenbahndirektor Karg,
von 1899 an Eisenbahndirektor Hennenhofer.

Seit dem 1. November 1874 war der Sitz der Gesellschaft in Kronberg. Der erste Sommerfahrplan wurde 1875 gemeinsam mit der Homburger Eisenbahngesellschaft aufgestellt. Nach ihm fuhren täglich sieben Züge in jeder Richtung, die in Rödelheim Anschluß an die Homburger Bahn hatten. Der Winterfahrplan 1875/76 sah in jeder Richtung fünf Züge vor.

Von Kronberg fuhr im Sommer der erste Zug um 5 Uhr ab, der letzte um 9,54 Uhr abends. Umgekehrt war von Frankfurt a. M. (Main-Weser-Bahnhof) nach Kronberg die erste Fahrgelegenheit um 6,50 Uhr, die letzte abends um 10,45 Uhr. In den Wintermonaten Januar und Februar fuhr werktags der letzte Zug um 5.50 Uhr in Kronberg ab, sonntags und während der übrigen Monate kam noch ein Zug um 7,23 Uhr abends nach Frankfurt und einer um 8,40 Uhr von Frankfurt nach Kronberg hinzu.

Am 22. Mai 1876 beschloß die Generalversammlung, zu dem vorhandenen Anlagekapital von 969 371 Mark noch eine Anleihe von 200 000 Mark hinzuzunehmen, die zur Deckung des Reißschen Darlehens und für den weiteren Ausbau der Strecke bestimmt waren.

Infolge des immer stärker werdenden Verkehrs mußten härtere Schienen gelegt werden. In Kronberg, Niederhöchstadt und Eschborn wurden neue Bahngebäude gebaut, in Kronberg außerdem noch eine Anlage für den Güterverkehr. Das hierfür erforderliche Geld (300 000 Mark) stellte der Geh. Kommerzienrat Guaita unter günstigen Bedingungen zur Verfügung.

Wegen des Überganges der Wagen (in Rödelheim) wurde mit der Homburger Bahn ein Abkommen getroffen. Als diese dann 1880 in preußischen Besitz überging, schloß man mit der Eisenbahn-Direktion in Frankfurt einen Vertrag über die Mitbenutzung des Bahnhofes Rödelheim, nach dem „die auf dem Bahnhof Rödelheim ankommenden Züge der Cronberger Eisenbahn ... soweit dieselben angemessen besetzt sind, direkt an die Züge der Homburger Eisenbahn angeschlossen werden ... Das Umsteigen soll übrigens tunlichst vermieden bleiben, sofern die Anzahl der in Betracht kommenden Passagiere mindestens vierzig beträgt."

Im ersten Jahr des Betriebs (1875) betrugen die Einnahmen 111 704 Mark und hielten sich bis 1878 auf dieser Höhe. Von 1879 bis 1885 gingen die Einnahmen etwas zurück, um dann bis zum Jahre 1914 auf 400 829 Mark anzusteigen. Den Hauptanteil an dieser Steigerung hatte der Güterverkehr, der von 3772 Tonnen im Jahre 1875 auf 7287 Tonnen im Jahre 1886 und bis auf 55 889 Tonnen im Jahre 1913 anstieg. Wurden 1875 371 899 Personen befördert, so ging diese Zahl bis 1881 auf 150 678 zurück und stieg dann wieder langsam bis auf 1 891 798 Personen im Jahre 1913.

Durch Beschluß der Generalversammlung vom 21. Jan. 1898 war das Aktienkapital auf 1 200 000 Mark erhöht worden. Bis 1913 blieb es auf dieser Höhe, allerdings kamen nun noch 260 000 Mark schwebende Schulden hinzu. Von 1906 bis 1912 wurden 4% und 1913 5% Dividende gezahlt. Die Eröffnung der Kleinbahn Höchst—Königstein hatte in den Jahren 1902—1905 einen Rückgang auf 3% bis 3¼ % gebracht.

Der stark zunehmende Verkehr in den letzten Vorkriegsjahren auf der Homburger Bahn machte eine Erweiterung des Bahnhofes Rödelheim erforderlich. Die Kronberger Eisenbahngesellschaft sollte zu dieser Erweiterung 350 000 Mark beisteuern. Sie konnte das nicht und bot deshalb ihr Unternehmen dem Preußischen Staat an. Am 14. Januar 1914 kam es zu einem Übernahmevertrag zwischen der Eisenbahn-Direktion Frankfurt (Präsident Reuleaux 1908—1919) und dem Verwaltungsrat

der Kronberger Eisenbahngesellschaft (Dr. Roediger und Emil Wetzlar), der am 19. März 1914 von dem Minister der öffentlichen Arbeiten, v. Breitenbach, genehmigt wurde.

Das Unternehmen ging samt Vermögen und Schulden an den Preußischen Staat über, der alle Beamten, mit Ausnahme des Betriebsleiters, der eine Abfindungssumme erhielt, übernahm. Die Preußische Regierung erhielt [155] die Ermächtigung, die Aktien der Kronberger Eisenbahn (1 200 000 Mark) in Staatsschuldverschreibungen der 3%. konsolidierten Anleihe zum gleichen Nennwert umzutauschen. Die Verwaltung und der Betrieb der Kronberger Bahn wurden der Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. übertragen [156].

[155] Eisenbahn-Anleihegesetz v. 10. Januar 1914.

[156] Erlaß vom 14. Juli 1914, unterzeichnet in Balholm an Bord der „Hohenzollern".

III. Teil

1. KAPITEL.

Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens.

Wenn auch die ersten Eisenbahnen in Deutschland ihre Entwicklung der privaten Initiative verdankten, so darf man doch nicht verkennen, daß die Staaten indirekt gezwungen wurden, zu dieser neuen Verkehrs- und Wirtschaftsfrage Stellung zu nehmen. Die mit dem Bau der Linien untrennbar zusammenhängenden Fragen privaten und öffentlichen Rechts — Enteignungsgesetze, die zum Bau notwendigen Staatsverträge usw. — zwangen die einzelnen Regierungen ihre „bloße Zuschauerrolle" aufzugeben. Die ablehnende Haltung der kleineren Staatengebilde erfolgte aus der Befürchtung heraus, daß im Gefolge der Überwindung der Entfernungen die Unselbständigkeit der Kleinstaaterei stärker vor Augen treten würde, und daß sich ein Hinabsinken in die im eignen Innern selbst mehr oder weniger bereits geahnte Bedeutungslosigkeit nicht vermeiden ließe. Die größeren Staaten kannten diese Sorgen zwar nicht, befürchteten dafür aber, daß sich die Eisenbahnen infolge der mit ihnen verbundenen größeren Freizügigkeit staatsgefährlich auswirken könnten. Dazu kamen noch die finanziellen Auswirkungen (Eisenbahnfieber, Spekulation, Aktienschwindel usw.). Von grundlegender Bedeutung für die Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens war das preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, das eine Aufsicht des Staates über die Eisenbahnen vorsah. Ferner trug auch das Mißtrauen der Bürokratie gegen die Neuerung viel dazu bei, daß die ersten Eisenbahnen in Deutschland nicht als Staatsbahnen erbaut wurden. In Bayern stellte das Obermedizinal-Kollegium dem König Ludwig I., als es sich um die Genehmigung der Nürnberg—Fürther Bahn handelte, beweglich vor: „Der Dampfbetrieb werde bei den Reisenden wie bei den Zuschauenden unfehlbar schwere Gehirnerkrankungen erzeugen, und damit wenigstens die Zuschauer Schutz fänden, müsse der Bahnkörper mit einem hohen Bretterzaun umgeben werden" [1].

[1] v. Treitschke, a. a. O., Bd. IV, S. 583.

Daß sich in den Anfangszeiten des Eisenbahnwesens die deutschen Staaten jeder Einmischung in die Eisenbahnpolitik enthielten, ist auch in der von England übernommenen individualistischen Wirtschaftsauffassung begründet[2].

Die Privatbahnpolitik lehnte sich eng an das englische Vorbild an. Erst allmählich unternahmen die Staatsregierungen unsichere und tastende Schritte, um aus der Rolle des Zuschauers herauszukommen, und durch gesetzliche Bestimmungen das Interesse der Allgemeinheit zu wahren. Alle Versuche trugen den Stempel der Zufälligkeit und der Systemlosigkeit. Langsamkeit in der Aufnahme und Zersplitterung in der Durchführung sind die zwei hervorstechendsten Merkmale der deutschen Eisenbahnpolitik der Anfangszeit. Verursacht wurden diese ersten Erscheinungen der deutschen Eisenbahnpolitik durch die Enge, Dürftigkeit und Kleinlichkeit, kurzum durch die Verkümmerung des politischen und wirtschaftlichen Lebens des damaligen Deutschland. Gewisse Machthaber — Metternich beispielsweise — sahen in der Eisenbahn einen neuen Gegner ihrer reaktionären Bestrebungen. Durch dieses Verhalten verschuldeten sie, daß auch bei der Bevölkerung kein Zutrauen zu dem neuen Verkehrsmittel aufkam. Nicht selten wurden den Projekten absichtlich Hindernisse in den Weg gelegt. Die Behandlung der Konzessionsgesuche wurde in die Länge gezogen, mißbilligende Kundgebungen wurden veranstaltet usw. Wenn ein Staat dann wirklich einmal, gezwungen durch die Verhältnisse, aktiv in die Eisenbahnpolitik eingriff, so geschah es zumeist ohne kühne Initiative und ohne staatsmännische Einsicht. Die Regierungen konnten keine zielsicheren Entschließungen fassen, weder in der Wahl des Systems noch in der Linienführung oder in der Kapitalbeschaffung. Die zufällig entstandenen Territorialgrenzen ließen eine organisch aufgebaute Linienführung unter Berücksichtigung der geographischen Verhältnisse nicht zu. Jedes Land schuf sich aus partikularistischen Interessen heraus ein künstliches Verkehrszentrum, und blieb daher auch ein nur wenig leistungsfähiges Verkehrsgebiet. Hinzu kam noch, daß die politische Lage den wirtschaftlichen Verhältnissen entsprach. Deutschland war ein Agrarland, von einer Industrie sah man nur schüchterne Ansätze, im Handel fehlte es an Kapital und Wagemut. Infolge der überaus scharfen Betonung der einzelstaatlichen Staatshoheit im Deutschen Bund

[2] v. Schmoller, Grundriß der allgemeinen Volkswirtschaftslehre. II. Teil, S. 700 ff. — Individualistische Wirtschaftslehre v. Adam Smith u. Nachfolgern aufgebaut.

konnte ein nationales Transportsystem, wie es List vorschwebte, nicht entstehen. Nichtsdestoweniger haben sich aber die „Nachteile der unsystematischen und oft nach kleinen Territorialrücksichten zustande gebrachten Anlage heute für die Dichtheit des Bahnnetzes im ganzen offenbar als vorteilhaft erwiesen“ [3]. Erst allmählich wurden die einzelnen Territorialeisenbahnen zu leistungsfähigen Durchgangslinien miteinander in Verbindung gebracht. Durch Schaffung von Abkürzungslinien und Gemeinschaftsbahnhöfen wurde die bunte Mannigfaltigkeit des Territorialprinzipes und seiner Systemlosigkeit mit der Zeit beseitigt [4].

Die Macht des neuen Transportmittels ließ sich jedoch auf die Dauer durch staatliche Gewaltmittel nicht unterdrücken. Die einzelnen Volksstämme kamen jetzt einander näher und lernten sich verstehen. In diesem Sinne ist auch der Ausspruch des deutsch-ungar. Poeten Karl Beck zu verstehen, der die Eisenbahnaktien als „Wechsel ausgestellt auf Deutschlands Einheit“ bezeichnete [5]. Die Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens ist nicht zuletzt das Verdienst des „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ von 1846/47. Angeregt wurde seine Bildung durch die Unzuträglichkeiten, die sich auf die Dauer durch die bunte Mannigfaltigkeit in Tarifen, Fahrplänen, Vorschriften, die fehlenden Zuganschlüsse, kurz durch die Systemlosigkeit in der Bedienung des Verkehrs ergaben. Er wurde später auch auf außerdeutsche Länder ausgedehnt und ist heute noch in Wirksamkeit.

Die Gründe, die den größten deutschen Staat, Preußen, bewogen, bis 1866 an dem Privatbahnprinzip festzuhalten, waren rein politischer Natur (Budgetbewilligung). Als dann 1866 das Einvernehmen zwischen Regierung und Landtagsmehrheit wieder hergestellt war, blieb das gemeinwirtschaftliche Prinzip nach wechselvollen Kämpfen Sieger und fand seine Verkörperung in der restlosen Überführung aller bedeutenden Eisenbahnnetze in das Eigentum und die Verwaltung des Staates. Bismarcks Ziel war der Ausbau der Eisenbahneinheit als Gegenstück zur politischen Einheit des Deutschen Reiches, als wirksamste Waffe für die deutsche Volkswirtschaft im Wettbewerb mit dem Ausland. Gemeinsam mit dem Zollverein haben die

[3] Dr. Wilhelm Götz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Stuttgart 1888, S. 757.

[4] Main-Neckar-Bahn ein Kondominium dreier gleichberechtigter Staaten, Baden, Hessen-Darmstadt u. der Freien Stadt Frankfurt a. M.

[5] v. Treitschke, a. a. O., S. 597.

Eisenbahnen die Verkehrsschranken der Kleinstaaterei beseitigt und so ein einheitliches deutsches Wirtschaftsgebiet geschaffen. Durch diese Tat sind sie ein wichtiges Band für die politische Einigung der deutschen Volksstämme geworden und stellen heute mit einem Auflagewert von 26¾ Milliarden den wertvollsten Besitz des deutschen Volkes dar. So ist das prophetische Wort Goethes: „Mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige dazu tun", doch noch zur Wahrheit geworden [6].

Ausblick auf die Entwicklung Deutschlands zu einem einheitlichen Verkehrsraum.

Im Großherzogtum Baden finden wir von Anfang an vorwiegend das Staatsbahnsystem. Die treibende Kraft bei allen Unternehmungen war der Staatsrat Nebenius, ein Vorkämpfer des Zollvereins und Reorganisator des gesamten badischen Staatslebens. Das Rückgrat des gesamten Verkehrsnetzes war die Rheintalbahn (Mannheim—Heidelberg—Basel), „die allein einen Zusammenschluß der Nebenlinien zu einem Netze bewirkte und ertragfähig machte. Zugleich faßte aber die Rheintalbahn das Land derart zu einer verkehrspolitischen Einheit zusammen, daß auch eine Zerlegung in Interessengebiete verschiedener Verwaltungen unmöglich gewesen wäre" [7]. Volks- und staatswirtschaftliche Gründe bewirkten so ein einheitliches Verkehrssystem. Einen schweren Fehler zeigte allerdings der Eisenbahnbau zu Beginn in Baden: die Wahl einer eigenen badischen Spurweite aus strategischen Gründen [8]. Außerdem glaubte man durch Verkehrsbehinderungen in den Grenzstädten künstliche Stapelplätze schaffen zu können. Als dann 1846/47 der „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" [9] gebildet wurde, um eine Ordnung in technischen Fragen herbeizuführen, ergab sich die Notwendigkeit, eine Umgestaltung von Oberbau und Betriebsmitteln vorzunehmen (1854/55), was große Kosten verursachte. Am 15. April 1855 war der Umbau vollendet [10].

[6] Eckermann, Goethes Gespräche III. Teil, S. 558.
[7] Schäfer: Die Geschichte der badischen Eisenbahnpolitik. Anhang II, S. 7.
[8] Karl Müller: Die badische Eisenbahn in hist. statist. Darstellung. Heidelberg 1904, S. 72.
[9] Eintritt Badens 1851.
[10] Schäfer, a. a. O. S. 63.

Die Revolutionswirren von 1848 brachten auch in Baden eine Stockung des Eisenbahnwesens mit sich, aber im Verhältnis zu andern Ländern war der Eisenbahnbau hier schon recht weit gediehen. Erst die Jahre 1861 bis 1870 führten die badische Eisenbahnpolitik auf ihren Höhepunkt. Der ungeheure wirtschaftliche Aufschwung hatte eine verstärkte Ergiebigkeit der Bahnen im Gefolge. Nach dem siegreichen Kriege 1870/71 wurden schließlich auch die Linien untergeordneter Bedeutung unter Staatsaufsicht gestellt. Bei der Erteilung einer Konzession sicherte sich die badische Regierung das Ankaufsrecht und das Aufsichtsrecht über Bau, Betrieb und Tarifgestaltung [11].

Mit wachsendem Vordringen Preußens in das süddeutsche Verkehrsgebiet mußte sich auch die badische Eisenbahnpolitik seiner Machtpolitik unterordnen. Über die undeutsche Haltung der badischen Regierung in der Eisenbahnfrage erfahren wir aus einem Bericht Bismarcks vom 4. November 1858 [12]. Er vermißt in Baden jedes System beim Übergang an die angrenzenden Bahnen. Anstatt bei Mannheim, wo beide Ufer deutsch sind, eine Brücke bauen zu lassen, hat der leitende Minister (v. Meysenburg), ohne sich mit den übrigen deutschen Mächten in Verbindung zu setzen, mit Frankreich über den Bau einer Brücke bei Kehl verhandelt. Mannheim, der bedeutendste Handelsplatz des Landes, hätte durch eine Brücke Anschluß an die bayrischen Bahnen in der Pfalz gefunden, und eine Bahn durch den Odenwald würde ihm das Frankenland erschlossen haben. Eine weitere Gefahr sieht Bismarck darin, daß Frankreich durch den Kehler Brückenvertrag instand gesetzt ist, sich jederzeit in deutsche Angelegenheiten einzumischen [13]. Das Verhalten Badens zu Frankreich bedeutet für ihn Verrat an den deutschen Interessen. Weiter zeigt der Bericht, daß er für die handelspolitische Bedeutung Mannheims ein größeres Verständnis hatte, als die eigne Regierung des Landes. Während seiner Tätigkeit am Frankfurter Bundestag hat er noch öfters zur Eisenbahnfrage Stellung genommen. Über den Gang der Verhandlungen mit dem Herzog von Nassau betr. der Bahnen Köln—Deutz—Gießen und Bonn—Koblenz—Mainz berichtet er in einem Privatschreiben vom 14. Juli 1853 an den Minister Manteuffel und vom 2. Februar 1855 an den Kriegsminister

[11] Also mit privatem Kapital gebaute Staatsbahnen.

[12] Poschinger, Preußen im Bundestag III, S. 309 ff.

[13] v. d. Leyen, Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck. Berlin 1914, S. 4/5.

Graf Waldersee[14]. Die Köln-Deutz-Gießener-Bahn, für Preußen von größter strategischer Bedeutung, lief durch nassauisches Gebiet. Der Herzog von Nassau war bereit, Preußen Oberaufsichtsrechte zuzugestehen, verweigerte aber jede finanzielle Unterstützung. Als Entschädigung verlangte Nassau die preußische Konzession für eine Bahn von Wiesbaden über Ehrenbreitstein nach Deutz. Das preußische Handelsministerium lehnte diese Forderung ab, weil es eine Konkurrenz für die linksrheinische Bahn befürchtete. Aus militärischen Gründen hielt Bismark jedoch eine Bahn auf dem rechten Rheinufer im Falle eines Krieges gegen Frankreich sowie auch mit Österreich für vorteilhafter. Die preußischen Festungen Köln und Koblenz wären so mit Mainz in eine weniger gefährdete Verbindung gebracht worden. Durch den Staatsvertrag vom 8. Februar 1860 wurden die Meinungsverschiedenheiten zwischen Preußen und Nassau beigelegt[15].

Mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens im deutschen Westen, Rheinland-Westfalen, sind die Namen Harkort, Hansemann, v. d. Heydt, Camphausen und Mevissen aufs engste verknüpft. Unter ihrer Leitung wurden die rheinischen Bahnen ein wichtiger Faktor des gesamten deutschen Wirtschaftslebens. Wie überall, so ging man auch im Rheinland bei den ersten Bahnen von dem Gesichtspunkte aus, große Städte und bedeutende Industrieanlagen miteinander zu verbinden. In den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnwesens hat sich Preußen weder für das Privat- noch für das Staatsbahnsystem entschieden. Im allgemeinen überließ man den Bau von Eisenbahnen privaten Unternehmungen, da infolge der Kabinettsordre Friedrich Wilhelms III. vom 17. Januar 1820[16] eine Finanzierung von Verkehrswegen allein von seiten des Staates tatsächlich ausgeschlossen war. Die Finanzreform von 1818/20 hatte das Gleichgewicht zwischen Staatseinnahmen und Ausgaben hergestellt. Nun hoffte der König, ohne neue Staats-

[14] v. d. Leyen, a. a. S. S. 7.

[15] Nassau gestattete Preußen die Durchführung der Deutz-Gießener Bahn durch sein Gebiet, ferner baute es die Lahneisenbahn Oberlahnstein—Wetzlar. — Preußen veranlaßte die Rheinische Eisenbahngesellschaft, die Koblenzer Rheinbrücke einschl. der Anschlußbahnen zum Bahnhof in Koblenz zu bauen. — Vgl. Staatsvertrag zwischen Preußen und Nassau. Archiv für Eisenbahnwesen Bd. — S. —, 1904. — Deutz-Gießener Bahn im Januar 1862 eröffnet. Oberlahnstein—Wetzlar im Januar 1863 eröffnet. — Koblenzer Rheinbrücke einschließlich der Anschlußbahnen 1864 vollendet.

[16] Preuß. Gesetzsammlung: Über den Staatshaushalt u. das Staatsschuldenwesen. 17. I. 1820, S. 151.

anleihen auszukommen. Sollte der Staat aber in Zukunft in die Notwendigkeit geraten, neue Anleihen aufzunehmen, so sollte dies nur mit Zuziehung der künftigen reichsständischen Versammlung erfolgen. Der König dachte aber nicht daran, je in eine solche Lage zu kommen.

Das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 sicherte dem Staat ein ausgedehntes Aufsichtsrecht und ließ die Möglichkeit eines künftigen Staatsbahnsystems offen. Den Eisenbahnplänen gegenüber — zum mindesten einer staatlichen Eisenbahnpolitik — waren in Preußen neben dem König noch der Generalpostmeister v. Nagler, der durch seinen Ressort-Partikularismus den Eisenbahnbau in Preußen um Jahre verzögert hat, und der Leiter der Handelspolitik v. Rother, der sich um den Bau von Landstraßen große Verdienste erworben hat, zurückhaltend. Letzterer schreibt in einem Bericht vom 16. August 1835 an den König: „Die Staatsregierung hat bis jetzt noch keine Veranlassung, Eisenbahnen, welche als Handelsstraßen dienen sollen, auf eigene Kosten anzulegen[17]".

Freundlich standen dem neuen Transportmittel der Kronprinz, der Finanzminister v. Motz und dessen Nachfolger Maassen[17a] gegenüber. Aber wegen des Zusammenhanges der finanziellen Lage in Preußen mit der Politik war an einen Sieg des Staatsbahnsystems noch nicht zu denken, nicht zuletzt auch wegen des Widerstandes, den die Post dem Eisenbahnbau entgegensetzte, was David Hansemann in seiner Denkschrift über Preußens Lage und Politik mit folgenden Worten ausdrückte: „Jede vom Staat gegründete, mit besonderen Rechten, Einnahmen, Beamten ausgestattete Anstalt macht sich unwillkürlich zum Selbstzweck[18]."

Mußte der Staat auch auf den Bau verzichten, so konnte er doch aus politischen und militärischen Gründen gewisse Aufsichtsrechte nicht aus der Hand geben. Die führenden Männer haben diesen Gedanken niemals aus den Augen verloren.

---

[17] v. Treitschke, a. a. O., Bd. IV, S. 590. Rochow und andere haben ihre anfängliche Ablehnung alsbald selbst überwunden und sind Gegner Naglers geworden. Vgl. Helmuth Paul, Eisenbahnpolitik, a. a. O., S. 265/267 f. Über Nagler daselbst 269 ff.

[17a] Über die Gegnerschaft Maassens zu List's Versuch (1835), die Preußische Regierung für den Plan zu gewinnen, Berlin zum Mittelpunkt des deutschen Eisenbahnsystems zu machen, vgl. Paul, Eisenbahnpolitik, a. a. O., S. 281 ff.

[18] Joseph Hansen, Rhein. Briefe u. Akten zur Geschichte der politischen Bewegung 1830—50, S. 209.

Das Eisenbahnnetz in der westlichen Hälfte der preußischen Monarchie umfaßte die ältesten preußischen Bahnen. Im rheinisch-westfälischen Industriebezirk war es der Westfale Fritz Harkort, der eine Verbindung des Rheinlandes mit der Weser anstrebte (Köln—Minden). Von Köln aus sollte dann die Bahn über Aachen Anschluß an das belgische Eisenbahnnetz finden [19].

Die Köln-Mindener-Bahn (Rhein-Weser-Bahn) sollte die östlichen und westlichen Provinzen miteinander verbinden. Zwischen Hansemann und Camphausen war seit 1835 durch die Entwicklung des rheinischen Eisenbahnunternehmens ein scharfer Gegensatz entstanden [20], da das Kölner Eisenbahn-Komitee die Bahn nach der belgischen Grenze an Aachen und Düren, ohne diese Städte zu berühren, vorbeiführen wollte.

In dem Finanzminister Motz fanden Harkort und die übrigen Vorkämpfer des Eisenbahnwesens im Westen einen eifrigen Förderer. Zwischen Preußen und Hannover hatte sich damals ein gespanntes Verhältnis (s. Zollverein) herausgebildet, was die preußische Regierung bei sämtlichen Projekten in Erwägung ziehen mußte. Bis zur Verkündigung des Eisenbahngesetzes vom 3. Nov. 1838 waren in Preußen drei Bahnen konzessioniert und in Angriff genommen: die Rhein-Weser-, die Rheinische (Köln—Aachen) und die Düsseldorf-Elberfelder-Bahn.

Friedrich Wilhelm III. hatte die Bewilligung von Anleihen von der Zustimmung einer „reichsständischen Versammlung" abhängig gemacht. Da er aber eifrig bemüht war, jede Mitwirkung der Volksvertretung auszuschalten, konnte der Bau von Bahnen nur dem privaten Kapital überlassen bleiben [20a]. An dieser Frage ist auch der Plan einer Ostbahn durch den Staat zunächst gescheitert [21]. In den fünf Jahren von 1838—43

---

[19] Vgl. Fleck, Die ersten Eisenbahnen von Berlin nach dem Westen der Monarchie. Archiv für Eisenbahnwesen 1895.

[20] Karl Cumpmann: Die Entstehung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft 1830—44, S. 109 ff. Camphausen Sprecher des Kölner Eisenbahnkomitees, Hansemann vertrat die Interessen der Stadt Aachen. Aachen und Düren sollten nur Anschlußbahnen erhalten. — Die preußische Regierung erklärte am 26. Februar 1836, daß sie nicht geneigt sei, einer die Städte Düren und Aachen nicht berührenden Linie ihre Genehmigung zu erteilen.

[20a] Über den Zusammenhang des Eisenbahnbaues und der Verfassungsfrage vgl. jetzt Paul, Eisenbahnpolitik, a. a. O., S. 167 f.

[21] Regierungsvorlage am 8. Juli 1847 mit 369 gegen 179 Stimmen abgelehnt. Nach Einführung der Verfassung durch Gesetz vom 7. Dezember 1849 genehmigt.

waren durch Aktiengesellschaften bereits 587 km Eisenbahnen gebaut worden [22].

Mit der Thronbesteigung Friedrich Wilhelms IV. 1840 trat ein Wechsel in der Eisenbahnpolitik ein. Der Ruf nach einer Verfassung wurde wieder laut. Der König konnte sich dem Wunsche des Volkes nicht verschließen, und berief durch acht königliche Verordnungen vom 21. Juli 1843 einen ständischen Ausschuß, der sich aus den hierfür besonders gewählten Mitgliedern des Provinziallandtages zusammensetzte [23].

Durch das kgl. Patent vom 3. Februar 1847 [24] und durch die Verordnungen vom selben Tage wurde aus der Vereinigung der Provinzialstände der Vereinigte Landtag gebildet, der aber nur kurze Zeit bestand. Im Jahre 1848 wurde die bis dahin bestehende ständische Verfassung von einer Repräsentativverfassung abgelöst.

Durch Kabinettsordre vom 19. August 1842 wurden die ständischen Ausschüsse auf den 18. Oktober 1842 nach Berlin berufen, um neben anderen Punkten über die Förderung einer umfassenden Eisenbahnverbindung zwischen den Provinzen der Monarchie unter Beihilfe aus Staatsmitteln und „über die nähere Bestimmung für einen vom König verheißenen mit dem 1. Januar 1843 beginnenden Steuererlaß zu beraten". Die Frage des Steuererlasses und die Eisenbahnfrage standen in innerlichem Zusammenhange. Schon 1841 war ein Vorschlag der Provinziallandtage dahin gegangen, „den Steuererlaß zu einer Vermehrung der öffentlichen Verkehrsmittel, namentlich durch Herstellung größerer Eisenbahnverbindungen zu benutzen" [25].

1842 waren in Preußen bereits folgende Strecken eröffnet:
Berlin—Potsdamer Bahn 26,4 km,
Düsseldorf—Elberfeld 26,5 km (Berg.-Märk.-Bahn),
Magdeburg—Köthen—Halle—Leipzig 118,8 km,
Köln—Aachen 70,3 km (Rhein.-Bahn),

[22] Archiv f. Eisenbahnwesen 1881. Die Verhandlungen der Vereinigten Ausschüsse über die Eisenbahnfrage in Preußen im Jahre 1842, S. 1—21.

[23] Pr. Gesetz-Samml., S. 215—41. 8 ältere Provinzen: Mark Brandenburg, Markgraftum Niederlausitz, Herzogtum Pommern, Fürstentum Rügen, Herzogtum Schlesien, Grafschaft Glatz, das preuß. Markgraftum Oberlausitz und die Provinz Sachsen. — Oskar Hahn: Provinzialordnung für die Provinzen Preußen, Brandenburg, Pommern, Schlesien, Sachsen; Berlin 1875.

[24] Preuß. Gesetz-Sammlung S. 33.

[25] Archiv für Eisenbahnwesen 1881, S. 4.

Berlin—Jüterbogk—Wittenberg—Dessau—Köthen 152,9 km (Berlin-Anhalter-Bahn),
Berlin—Angermünde 70,8 km (Berlin—Stettiner Bahn),
Breslau—Brieg 40,6 km (Oberschles. Bahn),
Berlin—Frankfurt a. O. 81,3 km (Niederschles. Bahn).

Aber dieses Verkehrsnetz konnte politisch, wirtschaftlich und militärisch den Bedürfnissen der Preußischen Monarchie nicht genügen. Der Preußische Staat mußte ein seiner Stellung gebührendes Eisenbahnnetz selbst aufbauen. Ein Zeitgenosse formuliert diese Forderung dahin, indem er sagt: „Preußen mit seinen 16 Millionen Menschen hat nicht allein das größte Interesse, auf die Konsolidierung des Zollvereins zu bestehen, sondern es hat auch die Macht in den Händen, es durchzusetzen. Preußen darf in keiner Beziehung und mithin auch nicht in der Entwicklung der materiellen Interessen stillstehen oder zurückschreiten, wie es fast den Anschein hat. Preußens politische Stellung in Europa, seine eigene und die Sicherheit Deutschlands fordert es, daß die materielle Kraft sich vermehre, um die geistige, die sehr schläfrig geworden ist, unterstützen zu können[26].“ Weiter führt er aus, daß Preußen im Falle eines Widerstandes von seiten der deutschen Fürsten die Macht besäße, sie zu zwingen, „die Hand zu einer weiteren nationalen Entwicklung der deutschen Industrie zu bieten“[27]. Preußen mußte also, um seinen eigenen nationalen Pflichten gerecht zu werden, das Privatbahnsystem fallen lassen. Bereits in den Verhandlungen über die Eisenbahnfrage vom 18. Oktober 1842 tauchte der Gesichtspunkt auf, es sei vorteilhafter, „daß der Staat die Eisenbahnen selbst baue und betreibe, als daß er Aktiengesellschaften durch Zinsgarantien unterstütze“[28], mit andern Worten, der Staat solle von dem System der staatlichen Unterstützung der Eisenbahngesellschaften zum Staatsbahnsystem übergehen. Die Verhandlungen führte der spätere Staatsminister Kommerzienrat v. d. Heydt[29], schon damals ein eifriger Förderer der staatlichen Eisenbahnpolitik. Bei der Abstimmung wurde mit Stimmenmehrheit von

[26] v. Bülow-Cummerow: Preußen im Jahre 1847 u. d. Patent vom 3. Febr., Berlin 1847, S. 110. Ferner Preußen, seine Verfassung, seine Verwaltung und sein Verhältnis zu Deutschland, Bd. 2, S. 162. Vgl. jetzt Paul, a. a. O., Die Preußische Eisenbahnpolitik, S. 278, 296.
[27] v. Bülow-Cummerow: a. a. O. S. 110.
[28] Über die Eisenbahnfrage in Preußen im Jahre 1842. Archiv f. Eisenbahnwesen 1881, S. 11.
[29] Alex. Bergengrün, Staatsminister August Freih. v. d. Heydt. Leipzig 1908.

50 gegen 47 Stimmen entschieden, daß der Staat auf einen „Selbstbau der Eisenbahnen für jetzt und die nächste Zukunft" noch verzichten müsse [30].

Die Vertreter des Landadels waren die schärfsten Gegner der staatlichen Eisenbahnpolitik. Bei den Verhandlungen vom 18. Oktober 1842 gab der Regierungspräsident v. Auerswald zu der Frage Staat und Eisenbahn folgende Erklärung ab: „Die Eisenbahnen würden die großen Ströme für den Handel und Verkehr werden, bei denen es nicht darauf ankommen dürfe, ob sie rentieren oder nicht: als solches müßten sie aber öffentliches, gemeinsames Staatsgut werden [31]." V. d. Heydt, der schon 1836 als Deputierter der Düsseldorfer Handelskammer über das Projekt der Düsseldorf-Elberfelder und der Elberfeld-Wittener Bahn, gleichzeitig auch über die Konzessionierung einer neuen Dampfschiffahrtsgesellschaft [32] in Berlin mit dem Staatsminister Rother verhandelt hatte, nahm zu dieser Frage folgende Stellung ein: „Nur wenn der Staat selbst den Bau der Eisenbahn übernehme, könne er dies nationale Unternehmen in seinen Händen behalten, nur durch eine derartige Zentralisierung der Kräfte, die dabei in Wirksamkeit treten sollen, könnten die Erfolge erreicht und gesichert werden, welche in militärischer und politischer Beziehung sowohl, wie im Hinblick auf die kommerziellen und industriellen Interessen davon erwartet wurden [33]."

Die Eisenbahnpolitik der preußischen Regierung wurde von den führenden politischen Köpfen wie Camphausen, Hansemann und Mevissen „vielfach als lästige Hemmung empfunden" [34].

Das Privatbahnsystem übte insofern auf das Bürgertum eine erzieherische Wirkung aus, daß dies dadurch angehalten wurde, die Einzelkraft zum Wohle des Ganzen einzusetzen. Als sich aber für die Ostbahn, die im allgemeinen Interesse der Wohlfahrt des ganzen Landes gebaut werden mußte, trotz zugesagter reichlicher staatlicher Unterstützung kein Privatunternehmer fand, sah die Regierung ein, daß die Gewalt und die Logik der Tatsachen auf den Übergang zum Staatsbahnsystem hindrängten. Der spätere preuß. Finanzminister Camp-

[30] Archiv f. Eisenbahnwesen 1881, S. 11.
[31] Archiv f. Eisenbahnwesen 1881, S. 12.
[32] Projekt des Dampfschiffahrtsunternehmens in innerlichem Zusammenhang mit den Eisenbahnplänen. Monopolstellung der damaligen 2 Schiffahrtsgesellschaften: Köln-Rhein.- u. Niederländ. Gesellschaft.
[33] Archiv f. Eisenbahnwesen 1881, S. 12.
[34] Hansen, Gustav v. Mevissen. Bd. I, S. 313.

hausen, Anhänger des gemischten Staats- und Privatbahnsystems, erklärte 1845: „In solchen Dingen gibt es nichts absolut Wahres. Man kann niemals unbedingt aussprechen: nur das eine System ist richtig, das andere taugt nicht und umgekehrt [35]."

An den Verhandlungen über die Ostbahn nahm Bismarck als Vertreter der sächsischen Ritterschaft teil. In seinen Reden vom 7. u. 8. Juli 1847 nahm er im Ersten Vereinigten Landtag folgende Stellung zu den Eisenbahnfragen ein: „Auf die Nützlichkeit (der Ostbahn) will ich nicht weitläufig eingehen. Es ist etwas, worüber uns die Erfahrung belehren kann, es ist gewissermaßen eine Glaubenssache. Ich meinerseits glaube an die Nützlichkeit, wenn auch nicht von dem materiellen und provinziellen Standpunkte aus, so doch von der Konsolidierung unserer politischen und militärischen Verhältnisse [36]." In derselben Rede wandte er sich scharf gegen einen Teil der Abgeordneten, die an dem Rechte der Anleihebewilligung ein Retentionsrecht ausüben wollen, d. h. die Regierung solle sich die Bewilligung der Anleihe durch gewisse politische Konzessionen erkaufen. Als der Vertreter der Rheinprovinz v. d. Heydt gegen diesen Vorwurf Einspruch erhob, betonte Bismarck mit aller Schärfe: „Ich habe gestern keine Verdächtigungen ausgesprochen .... sondern ich habe nur die historische Tatsache ... angeführt, nämlich die, daß ein Teil der Versammlung aus dem Anleihebewilligungsrecht eine Waffe schmiede, um der Regierung Konzessionen abzuringen . . . wer sich aber durch Tatsachen verdächtigt fühlt, dem kann ich nicht helfen [37]."

Politische und militärische Gründe sind es, die Bismarcks frühes Verständnis für Eisenbahnfragen erklären. Der Deutsche Bund und sein Organ, der Frankfurter Bundestag, standen dem Problem Staat und Eisenbahnen völlig teilnahmslos gegenüber. In der Verfassung der Nationalversammlung von 1849 waren für das zu gründende Deutsche Reich für das Eisenbahnwesen folgende Bestimmungen vorgesehen: Nach Art. 28 hatte das Reich die Oberaufsicht und das Recht der Gesetzgebung über die Eisenbahnen. Weiter konnte die oberste Reichsgewalt die Anlage von Eisenbahnen bewilligen, wenn es der Schutz des Reiches und das Interesse des allgemeinen Verkehrs erforderten, selbst gegen den Willen der Einzelstaaten. Gegen eine

[35] Archiv für Eisenbahnwesen 1881, J. F. Schreiber: Staatsbahn oder Privatbahn? S. 458 (1847).
[36] v. d. Leyen, Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, S. 4.
[37] v. d. Leyen, ebenda.

Entschädigung standen die einzelstaatlichen Bahnen der Reichsgewalt jederzeit zur Verfügung[38]. Diese Bestimmungen bezweckten eine scharfe Reichsaufsicht und eine Berücksichtigung der allgemeinen und großen Verkehrsinteressen. Neben der Eisenbahnpolitik der Einzelstaaten sollte eine selbständige Reichseisenbahnpolitik geschaffen werden. Daß es zu keiner Verwirklichung dieser Forderungen kam, hing damit zusammen, daß die Nationalversammlung sich nicht durchzusetzen vermochte. Auch die Verfassungsentwürfe von 1849 in Preußen und Hannover, und von 1850 in Bayern, Sachsen und Württemberg, die ähnliche Verfügungen über die Eisenbahnen enthielten, kamen nicht zur Ausführung. Sämtliche Entwürfe waren mehr oder weniger auf dem ersten preußischen Eisenbahngesetz, das eine feste Grundlage für die Entwicklung des Eisenbahnrechts in Preußen geschaffen hatte, aufgebaut. Bis zur Zerschlagung des Deutschen Bundes auf dem Schlachtfelde von Königgrätz ruhte die Eisenbahngesetzgebung. In dem Zeitraum bis zur Bildung des Norddeutschen Bundes wurde auch die Schaffung des Eisenbahnrechts vorbereitet[39]. Bei der Konzessionserteilung für neue Bahnen wurden die Unternehmer nun durch den Staat zur Beförderung von Truppen und Kriegsmaterial verpflichtet.

Das Streben nach Einheitlichkeit der Gestaltung und Verwaltung hatte schon am 29. Juni 1847 zu dem bereits erwähnten in Köln gebildeten „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" geführt, dem auch ausländische Gesellschaften (niederländ., belg., luxemburg., russ. und rumän.) beitraten. Seit 1847 hatten die Staatskommissarien für die preußischen Bahnen das Recht, den periodischen Konferenzen dieses Verbandes beizuwohnen. Durch den Staatsvertrag vom 7. Dezember 1849 kamen die Hohenzollernschen Lande an Preußen. Da das neu erworbene Gebiet ringsum vom Königreich Württemberg und vom Großherzogtum Baden umgeben war, von selbständigen Eisenbahnen also keine Rede sein konnte, wurde durch Staatsverträge mit Württemberg[40] und Baden[41] am 3. März 1865 das neue Verkehrsgebiet an die württemb. und bad. Staatseisenbahnnetze angegliedert. Um das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Bevölkerung in den Hohenzollernschen Landen

[38] W. Altmann, Ausgewählte Urkunden zur deutschen Verfassungsgeschichte seit 1806. I. Teil: S. 266/67.

[39] W. Gleim, Das Eisenbahnbaurecht. Berlin 1893, S. 26 ff.

[40] Preuß. Gesetzsammlung S. 921.

[41] Ebenda, S. 930.

selbst zu ordnen, wurde am 1. Mai 1865 ein besonderes Gesetz erlassen [42].

Auf Grund der politischen Ereignisse von 1866 begann für die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Preußen eine Zeit wichtiger Neuordnungen. Das Staatseisenbahnnetz erhielt durch den Erwerb neuer Provinzen, die überwiegend Staatsbahnen besessen hatten, eine beträchtliche Vergrößerung. Für den Staat konnte es sich jetzt nur darum handeln, die noch fehlenden Bahnen in seinen Besitz zu bekommen.

Die Verfassung des Norddeutschen Bundes, die später mit kleinen Änderungen auf das gesamte Deutsche Reich überging, unterwarf in § 7 Art. 41—47 das Eisenbahnwesen aus militärischen und volkswirtschaftlichen Gründen zugunsten der nationalen Einigung der Aufsicht des Bundes. In Art. 41 heißt es: „Eisenbahnen, welche im Interesse der Verteidigung des Bundesgebietes oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für notwendig erachtet werden, können kraft eines Bundesgesetzes auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Landeshoheitsrechte, für Rechnung des Bundes angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung konzessioniert und mit dem Expropriationsrechte ausgestattet werden [43]." War auch der Einfluß der Bundesverfassung auf die Eisenbahnpolitik sehr groß, so lag der Schwerpunkt über Entscheidungen für die Eisenbahnen doch stets bei den Einzelstaaten. Der damalige bayerische Minister und spätere deutsche Reichskanzler Fürst Chlodwig Hohenlohe trat zu jener Zeit mit einem Plan der Bildung eines gesamtdeutschen Eisenbahnvereins hervor. Ähnlich dem Zollverein sollte der neue Verband den geplanten süddeutschen Staatenbund mit dem Norddeutschen Bund auf nationaler Grundlage zusammenschließen. Die erhoffte Verbindung kam jedoch nicht zustande. Über die Frage Verfassungsbestimmungen und Einfluß auf die Eisenbahnpolitik urteilt Edwin Kesch folgendermaßen: „Die Bestimmungen über das Eisenbahnwesen in der Reichsverfassung können nicht etwa betrachtet werden als eine reichsgesetzliche Normierung des Eisenbahnwesens selbst, sondern nur als der Rahmen, in welchem sich eine solche gesetzliche Normierung zu halten hat [44]."

[42] Ebenda, S. 317: betr. Enteignungsrecht, Polizeigewalt des Unternehmers usw.

[43] Abgedr. bei W. Altmann, a. a. O. II. Teil, S. 11/12.

[44] Edwin Kesch, Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik. Leipzig 1911, S. 107.

Als die Verfassung des Norddeutschen Bundes erlassen wurde, umfaßte das Eisenbahnnetz 16 575 km in Deutschland, davon 7623 km Staatsbahnen [45].

Gestützt auf Eingaben, die im Norddeutschen und später im Deutschen Reichstag vorgebracht wurden, konnte Bismarck, dem diese Vorschläge als weitere Bindemittel für die Reichseinheit sehr willkommen waren, am 4. Juni 1876 ein Reichseisenbahngesetz durchsetzen [46] (Entwurf bereits im Frühjahr 1874). Durch dieses Gesetz wurde die Staatsregierung ermächtigt, gegen angemessene Entschädigung alle preußischen Staatsbahnen an das Reich zu übertragen. Die durch das Reichsgesetz vom 27. Juni 1873 [47] gebildete Zentralbehörde zur Aufsicht über die Eisenbahnen, das Reichseisenbahnamt, hatte den Entwurf des Reichseisenbahngesetzes ausgearbeitet. Mit dem Gesetz vom 4. Juni 1876 war ein weiterer Schritt zur Verwirklichung des Reichseisenbahngedankens getan. Leider blieb er der einzige. Die außenpolitischen Verhältnisse hielten das Reich davon ab, mit den nötigen gesetzlichen Machtmitteln seinen Anordnungen Geltung zu verschaffen. Für Bayern hatte man in der Reichsverfassung schon ein Eisenbahnreservatrecht zugestehen müssen. Die Bestimmungen der Verfassung hatten in Bayern nur insofern Geltung, als sie sich auf die Landesverteidigung bezogen.

Der Krieg von 1870/71 hatte die Eisenbahnfrage in eigentümlicher Verbindung der preußischen mit der deutschen Eisenbahnpolitik in den Vordergrund gestellt. Die außerpreußischen Staaten lehnten das Angebot des preußischen Opfers nicht nur ab, sondern sie verwarfen es noch mit Hohn, so daß sich Bismarck entschloß, auf eine Durchführung zu verzichten. Schuld an dem Scheitern des Bismarckschen Gedankens trugen auch die preußischen Minister Camphausen und Achenbach, mit denen eine Einigung über den Kaufpreis nicht zu erzielen war. Den stärksten Widerstand fand der Kanzler in Bayern, das durch das Reichseisenbahngesetz eine Schmälerung der einzelstaatlichen Rechte befürchtete, und eine Abtretung der bayerischen Bahnen an das Reich schroff ablehnte. Ebenfalls sah man in Sachsen in den

[45] Preußen 3332 km Staatsbahnen, die übrigen Staaten 4291 km. 1786 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung fast ausschließlich in Preußen. 7166 km Privatbahnen unter eigner Verwaltung, davon 4226 km in Preußen.

[46] Reichsgesetzblatt S. 161.

[47] Reichsgesetzblatt S. 164.

preußischen Bestrebungen ein die politische und wirtschaftliche Existenz der Bundesstaaten bedrohendes Attentat auf die Reichsverfassung. Der badische Minister Turban teilte den Standpunkt Bayerns. In Württemberg fand der Reichseisenbahngedanke wenigstens bei einer kleinen Gruppe von Männern um den nationalliberalen Abgeordneten Elben Verteidiger gegen alle partikularistischen Bestrebungen. Der Kulturkampf hatte das Volk in verschiedene Lager gespalten, so daß an eine einheitliche Unterstützung von seiten der öffentlichen Meinung nicht zu denken war. Nicht einmal das preußische Ministerium stand geschlossen hinter Bismarck. Camphausen (Finanzen) und Achenbach (Handel) waren heimliche Gegner seines Planes. In einem Votum an das Staatsministerium betr. Abtretung der preußischen Eisenbahnen an das Reich, schreibt Bismarck: „Im Widerspruch mit dem Bedürfnis der Nation nach Einigung auf dem wirtschaftlichen Gebiete, im Gegensatz zu der einheitlichen Verwaltung von Post und Telegraphie, verharrt die weitaus wichtigste Kommunikationsanstalt, die Eisenbahn, trotz der Reichsverfassung, welche in Art. 42 ff. eine einheitliche Zusammenfassung verlangt, in dem aus andern politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen überkommenen Zustand der Zersplitterung. Das deutsche Eisenbahnnetz zerlegt sich in nicht weniger als 82 selbständige Eisenbahngebiete, von zum Teil seltsamen Formationen, unter 66 Vorständen. Das bunteste Bild zeigt jedoch, abgesehen von Sachsen, Norddeutschland und vor allem Preußen. Denn während Bayern, Württemberg, Baden, Sachsen vermöge ihres ausschließlichen oder doch weit überwiegenden Staatsbesitzes einer einheitlichen Gestaltung ihrer Eisenbahnen in Anlage, Betrieb und Verwaltung sich erfreuen, zerfällt Preußen in 63 Einzelgebiete mit 50 Vorständen, darunter 49 Privatbahn-Unternehmungen mit 40 mehr oder minder autonomen Vorständen. Diese Zersplitterung verdanken wir der besonders in der westlichen Hälfte der Monarchie so stark entwickelten Privateisenbahnindustrie ...[48]."

Der Beweggrund der Bismarckschen Eisenbahnpolitik war ein politisch nationaler. An dem Partikularismus der Einzelstaaten ist sein Plan gescheitert. Das Reichseisenbahnprojekt kam nicht zur Ausführung, aber es hatte die Gründung des preußischen Staatseisenbahnwesens zur Folge. Man konnte vorläufig nichts anderes tun, als die preußischen Bahnen in der

[48] v. d. Leyen, a. a. O. Anlage 30, S. 191.

Hand des preußischen Staates zu vereinigen, was dem Eisenbahnminister Maybach auch binnen kurzer Zeit gelungen ist. In der Norddeutschen Tiefebene entstand ein großes einheitliches Verkehrsgebiet. Durch den Gewinn der Rheinprovinz, Hessen-Nassaus und Elsaß-Lothringens konnte es seinen Einfluß immer weiter in das süddeutsche Verkehrsgebiet vorschieben. Die hessischen Bahnen litten am stärksten unter diesem Druck und wurden schließlich dem preußischen Verkehrsnetz angegliedert. Dem immer stärker werdenden Drängen nach Vereinheitlichung des Verkehrs fielen zuerst die Privatbahnen zum Opfer, wogegen die Staatsbahnen infolge politischer Rücksichten ihre Selbständigkeit noch eine Zeitlang behaupten konnten. Aber die wirtschaftliche Entwicklung schritt auch über sie hinweg, bis schließlich alle Bahnen in der Deutschen Reichsbahn aufgingen.

Quellen

Taunus-Bahn.

Dröll, 60 Jahre hess. Eisenbahnpolitik.

Ausarbeitungen der R. B. D. Frankfurt a. M. 60 Jahre Reichsbahn-Direktion. Jubiläumsschrift.

Die Taunusbahn, die älteste Eisenbahn im Rhein-Maingebiet.

Auszug aus: „Die Reichsbahn", 6. Jahrg. Heft 18 vom 30. April 1930.

Aus: Die histor. Entwickelung des Deutschen und Deutsch-Österreichischen Eisenbahnnetzes vom Jahre 1838—1881. (Herausgegeben von Kgl. Preuß. Statist. Bureau, bearbeitet von Ernst Kühn.)

— Bücherei der Hauptverwaltung der Reichsbahn E3 120a.

„Frankfurter Jahrbücher": Stadtbibliothek Eph. litt. Ff 612.

— 11. Band S. 87: Bericht von den Verhandlungen der gesetzgebenden Versammlung 1837.

— 9. Band S. 120: Bericht von den Verhandlungen der gesetzgebenden Versammlung vom 11. März 1837 S. 117—124.

Vertrag vom 10. Februar 1838 betr. die Taunusbahn. Akten des Stadtarchivs I 1 6983.

Taunus-Eisenbahn-Almanach für das Jahr 1844/45. Com. Ff 1169.

„Eisenbahnzeitung" — 1851, 1852.

„Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1861" Nr. 28, S. 340: „Die Taunus-Eisenbahn" von Dr. Julius Michaeli; desgl. Nr. 37, Nr. 40, Nr. 24, Nr. 29.

Gesetzsammlung für die Kgl. Preuß. Staaten — 1872 (8029). Gesetz betr. Ankauf der Taunusbahn. (Nr. 8030) Übertragung der Verwaltung der Taunus-Eisenbahn an die Eisenbahndirektion in Wiesbaden.

„Frankfurt am Main und seine Bauten", herausgeg. vom Architekten- und Ingenieur-Verein 1886 (Stadtbibliothek Ffm. Nr. 261).

Protokolle der Taunus-Eisenbahn in 7 Bänden (1840—70).

Statuten der Taunusbahn. Archiv der Hauptverwaltung Ffm. 11 1.

Main-Neckar-Bahn.

Scheyrer, Geschichte der M-N-B. (1896).

Denkschrift zum 50. Jahrestag der Eröffnung des Betriebes der Main-Neckarbahn am 1. August 1846.

Frankfurter Jahrbücher Eph. Litt. Ff. 6, 12, B. 11.

Gesetz- u. Statuten-Sammlung der Fr. St. Ffm. 8. Bd., 1842—48 (Stadtbibliothek zu Ffm. — Jur. Ff. 748).

Auszüge aus: „Eisenbahnzeitung" — 1845, 1846, 1847, 1848 Nr. 47, 1850, 1851.

Acta Senatus B. 148 Nr. 4.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 1866 Nr. 27, 40. 1874 Nr. 60.
Dr. Schäfer, Geschichte der bad. Eisenbahnpolitik.
Frankfurt a. M. und seine Bauten.
„Die histor. Entwickelung des Deutschen und Oesterr....
Aus: Gesetz-Sammlung für die Kgl. Preuß. Staaten — 1902, Nr. 10390.

Akten zur Main-Weser-Bahn (R. B. D. Frankfurt/Main).

V 1b 173 I. Tom. I. 1841—1843, II. Tom. II. 1844, 1845; III. Tom. II. 1855—1857, IV. Tom. II. 1846—1855, V. Tom. II.
V 2b 240, 241 Tom. I. Nr. 4, 242—1846—1848, 1849—1864.
Akta Senatus Tom II Nr. 6 B 109 Nr. 6 Tom. I.
Akten des Stadtarchivs B 109, Nr. 6, Tol. I 1849—50, B. 148 Nr. 4; Tom. II 1851—54, B. 148 Nr. 4.
Auszüge aus „Eisenbahnzeitung" Jahrg. 1845 Nr. 21, 23; Jahrg. 1846; Jahrg. 1847 Nr. 7, 46; Jahrg. 1849 Nr. 31, 34, 51; Jahrg. 1850 Nr. 11, 14, 35; Jahrg. 1851, 1852, 1853.
Auszüge aus der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1866 Nr. 40, 1863 Nr. 46, 1868 Nr. 28, 35.
Gesetz-Sammlung für die Kgl. Preuß. Staaten 1868 Nr. 7149, 1869 Nr. 7344, 1873 Nr. 8152, 1880 Nr. 8702, 8703.
„Frankfurter Zeitung u. Handelsblatt" Nr. 36.
Frankfurt a. M. und seine Bauten" (siehe Taunusbahn).
Die historische Entwickelung des Deutschen u. Oesterr. Eisenbahnnetzes (s. Taunusbahn).

Frankfurt—Hanauer Eisenbahn.

Aus „Eisenbahnzeitung" 1843 S. 103, 1844 S. 311, 1845 S. 388, 1846 S. 46, 1847 Nr. 2, 1848 Nr. 32, 38, 1849 Nr. 34, 1851 S. 56, 60, 1852 S. 40, 1854 S. 8, Nr. 28.
Statuten der Frankf.-Hanauer Eisenbahngesellschaft, Ffm. 1844, II. Abdruck 1859.
Archiv-Akten der Hauptverwaltung Frankf. 41 1, Frankf. 1 1.
„Eisenbahnzeitung" Jahrg. 1855 Nr. 25, 1856 Nr. 33, 1857 Nr. 17, 1859 Nr. 27.
Aus: Die histor. Entwickelung... H. V. E3 120a.
Aus: „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" 1862 Nr. 98 S. 936, 1863 Nr. 2 S. 24, 1871 Nr. 4 S. 36, Nr. 6 S. 75, Nr. 7 S. 88, Nr. 11 S. 153, Nr. 14 S. 233, Nr. 24 S. 470, 1872 Nr. 123 S. 1131.
Vertrag zwischen Frankf.-Hanauer Eisenbahngesellschaft und der Hess. Ludwigsbahngesellschaft Nr. 738 (R. B. D. Ffm.). V. I. 1b 3a Nr. 41642 A, Nr. 1171 A, Nr. 27943 A, Nr. 24721 A.
Akten des Verwaltungsrathes der Hess. Ludwigs-Eisenbahnges. (I 1b 3a) betr. Übernahme der Frankf.—Hanauer Eisenbahn. I 1b 3a Nr. 2091, Nr. 17143 A, Nr. 18941 A, Nr. 27076, Nr. 41263, Nr. 41642 A, Nr. 1171 A, Nr. 27943 A, Nr. 24721 A.
Aus: Gesetz-Sammlung für die Kgl. Preuß. Staaten 1871 (Nr. 7808) 1872, Nr. 8067, 1907, Nr. 10810, Nr. 10828.

Frankfurt-Bebraer Bahn.

Aus: „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" 1862 Nr. 99; 1863 Nr. 11 S. 153, Nr. 13 S. 182; 1865 Nr. 12 S. 151; 1866 Nr. 3 S. 29, 33, Nr. 40 S. 560, Nr. 43 S. 598; 1867 Nr. 18 S. 242, 247; 1868 Nr. 14 S. 159, Nr. 27 S. 367, 378; 1870 Nr. 29 S. 523, Nr. 45 S. 763; 1873 Nr. 19 S. 192; Nr. 48 S. 558, Nr. 93 S. 1077, 1078, Nr. 95 S. 1097; 1874 Nr. 46 S. 508, Nr. 68 S. 800, Nr. 85 S. 1041, Nr. 95 S. 1007.

Aus: Gesetz-Sammlung für die Kgl. Preuß. Staaten. 1868 Nr. 6932; 1869 Nr. 7347; 1871 Nr. 7807; 1873 Nr. 8159; 1874 Nr. 8217.

Akten der Hauptverwaltung Frankfurt/Main 1 1 Nr. 50 Nr. 58 / Nr. 7502; 1869 Nr. 7344, Nr. 7992, Nr. 8061, Nr. 22 S. 305.

Akten für die Ffm.-Hanauer-Bebra-Bahn V 1b 176. V 1b 124, 127, 179, 191 Bebra—Ffm. V 1b 125, V 2a 30 Elm—Gemünden. V 2b 233.

Aus: „Die histor. Entwickelung des Deutschen u. Österr.... A. Deutsche Eisenbahnen; B. Ffm.-Bebra'er Eisenbahn bzw. Kgl. Eisenbahnd. zu Ffm.

Aus: „Eisenbahnzeitung" 1843 S. 200.

Aus: „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 1863 Nr. 46 S. 613, Nr. 28 S. 404, 1875 Nr. 95 S. 1007.

Aus: Gesetzsammlung für die Kgl. Preuß. Staaten 1806—1874. Bd. III 1855—1866, 1867 (6579), 1869 (Nr. 7413), 1871 Nr. 7797, 1872 Nr. 19 (7992), Nr. 32 (8061), 1873 Nr. 8141, Nr. 31 (8159), 1889 (Nr. 9323).

Aus: Archiv-Akten der Hauptverwaltung: Frankf. 1 1 Statuten der Bebra-Fulda-Hanauer und der Hanau-Offenbacher Eisenbahn. Nr. 50, Nr. 21 S. 288 (Nr. 8442).

Lokalbahn Ffm.—Sachsenhausen—Offenbach.

Aus: Ffm. und seine Bauten.

Frankfurter Jahrbücher, Eph. litt 612, 12. Bd., 11. Bd.

Gesetz- und Statutensammlung der Fr. St. Ffm. VIII. Bd. 1842—48, Stadtbibliothek zu Ffm. jur. Ff. 748.

Aus: „Eisenbahnzeitung" — 1847 S. 439.

Akten des Stadtarchivs B 130 Nr. 2 Tom I—IV.

Gesetzsammlung für die Kgl. Preuß. Staaten — 1869 Nr. 7347; 1871 Nr. 7797.

Aus: Archiv-Akten der Hauptverwaltung: „Frankf. 1, 1 Frankf. 6, 1 Statuten der Bebra-Fulda-Hanauer u. der Hanau-Offenbacher Eisenbahn".

Aus: „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" 1868 (Nr. 28 S. 404).

Ausschnitt aus der „Frankf. Zeitung" vom 2. Nov. 1928 Nr. 822: „Achtzig Jahre Lokalbahn Ffm.—Offenbach.

Die „Homburger-Eisenbahn".

Acta Senatus B 112 Nr. 1 (2182) (1346) (2355) (2705) (3000) (3180) (3269) (181) (3332) (291) (1846) (2066) (3356) (2316) (3248) (295) (920).

Aus: „Eisenbahnzeitung" Jahrg. 1853 S. 32, Jahrg. 1856 S. 144.

Auszug aus den Akten des Herrn Geh. Baurath L. Jakobi Bad Homburg v. d. H. (B. B. D. Ffm.).

Auszug aus: Herzogl. Nass. allgemeines Intelligenzblatt Nr. 40 vom 6. X. 1859.
Aus: „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ 1861 Nr. 12 S. 160, Nr. 28 S. 346; 1862 Nr. 22 S. 193.
Die histor. Entwickelung des Deutschen u. Deutsch-Österr....
„Frankfurt a. M. und seine Bauten“. Stadtbibliothek V 1b 132.
Aus dem Archiv der Reichsbahn-Hauptverwaltung Frankf. 7, 1.

Cronberger-Eisenbahn.

Statuten der Cronberger-Eisenbahn.
Akten der Cronberger-Eisenbahn betr. Übergangsvertrag.
Ankündigung des Gründungs-Comitées v. 28. 6. 1870.
Prospekt der Prioritäts-Stamm-Aktien v. 15. Aug. 1874.
Aus: Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Jahrgang 1872 Nr. 114 S. 1062; Jahrg. 1874 Nr 1 S 6, Nr. 60 S. 708, Nr. 67 S. 789, Nr. 68 S. 799, Nr. 88 S. 1090; Jahrg. 1875, Nr. 14 S. 112, Nr. 38 S. 370, Nr. 80 S. 868.
Gesetzsammlung für die Kgl. Preuß. Staaten 1876, Jahrgang 1914 Nr. 17 (Nr. 11355) , Nr. 25 (11373).
Vertrag betr. Übergang der Cronberger-Eisenbahn auf den Preuß. Staat, 13. Juni 1914.

Literaturverzeichnis

Archiv für Eisenbahnwesen.

v. Bechtold, H.: Das Eisenbahnwesen für jedermann. Berlin 1895.

Bergengrün, Alex.: Staatsminister August Freih. v. d. Heydt. Leipzig 1908.

— David Hansemann. Berlin 1901.

van d. Borght: Das Verkehrswesen. Leipzig 1894.

Bothe, Friedr.: Die Geschichte der Stadt Frankfurt a. M. Ffm. 1913.

v. Bülow-Cummerow: Preußen im Jahre 1847. Berlin 1847.

Caspary, A.: Ludolf Camphausen. Stuttgart 1902.

Cohn, Gustav: Die Anfänge des deutschen Eisenbahnwesens. In Zeitschrift f. d. ges. Staatswschft (1891).

Cumpmann, Karl: Die Entstehung der rhein. Eisenbahngesellschaft. 1830—1844. Essen 1910.

Detig, Alfred: Frankfurt, seine Eisenbahnpolitik und die Entwicklung des Verkehrs auf den Bahnen bis 1866. Diss. Frankfurt a. M. 1923.

Dröll, H.: 60 Jahre hessische Eisenbahnpolitik. Leipzig 1912.

Edwards, W. H.: Die Reichseisenbahnfrage. Jena 1917.

Festschrift der Reichsbahndirektion Frankfurt a. M. Rückblick zum 60jährigen Bestehen 1874—1934.

Fleck: Studien zur Geschichte des preuß. Eisenbahnwesens. Archiv für Eisenbahnwesen 1890.

Geschichte der Handelskammer der Stadt Frankfurt a. M. 1808—1908.

Giese, Kurt: Hauptfragen der Reichsbahnpolitik. Berlin 1928.

Haushofer, Max: Grundzüge des Eisenbahnwesens. Stuttgart 1875.

Hansen, J.: Gustav v. Mevissen. Ein rhein. Lebensbild 1815—1899. Berlin 1906.

— Briefe und Akten zur Geschichte der politischen Bewegung 1830—50.

Hennsch, H.: Ein Jahrhundert deutscher Eisenbahn. Leipzig o. J.

Horne, Anton: Geschichte der Stadt Frankfurt a. M. Ffm. 1893.

Huber, G. F.: Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. Tübingen 1893.

Häußer, Ludwig: Friedrich Lists gesammelte Schriften. Heidelberg 1860.

Jakobi, Heinrich: Die Homburger Eisenbahn und ihre Vorläufer. Im „Taunusboten", Bad Homburg, 17. 2. bis 11. 3. 1938.

Kesch, Edw.: Geschichte d. deutschen Eisenbahnpolitik. Leipzig 1911.

Knies, Karl: Die Eisenbahnen u. ihre Wirkungen. Braunschweig 1853.

Lenz, Friedr.: Friedrich List, Der Mann und sein Werk. Berlin und München 1936.

v. d. Leyen, A.: Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preußen. In Zeitschr. f. d. ges. Staatswschft.

— Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck. Berlin 1914.

List, Fr.: Das nationale System der politischen Ökonomie. Stuttgart 1883.
— Über ein sächs. Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems. Hrsg. v. Brandt, Leipzig 1900.
Lotz, W.: Die Verkehrsentwicklung Deutschlands 1800/1900. Leipzig 1900.
Mayer, G.: Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen. Berlin 1891.
Michaelis, Julius: Deutschlands Eisenbahnen. Leipzig 1863.
Nebenius, C. F.: Der deutsche Zollverein, sein System und seine Zukunft. Karlsruhe 1835.
Röll, Freih. v. Dr.: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Berlin, Wien 1912 ff.
Schäfer, Otto: Geschichte der badischen Eisenbahnpolitik. Dissertation Ffm. 1923.
Sax, Emil: Die Eisenbahnen. Berlin 1922.
Scheyerer, Ferdinand: Geschichte der Main-Neckarbahn. Denkschrift Berlin 1896.
Sombarth, W.: Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert. Berlin 1903.
Schneider, K.: Geschichte d. deutschen Eisenbahnwesens. Berlin 1891.
v. Schnurbein: Friedrich List als Eisenbahnpolitiker. Diss. Erlangen. 1913.
Schwemer, R.: Geschichte der Stadt Frankfurt. Bd. 1—3, Frankfurt/M. 1912 ff.
Schwarze, Br.: Reichsbahn und Wissenschaft. Dresden 1933.
Treitschke, H. v.: Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert. 6. Bde.
Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Lebenslauf

Ich, Peter Orth, wurde am 15. März 1911 in Kallenfels, Reg.-Bez. Koblenz als Sohn des Eisenbahnbeamten Peter Orth und seiner Ehefrau Katharina geb. Schmidt geboren. Nach Besuch der dortigen Volksschule und später des Städtischen Realprogymnasiums Kirn a. d. N. kam ich Ostern 1926 nach Potsdam auf die „Staatliche Bildungs-Anstalt", wo ich Ostern 1931 das Zeugnis der Reife erhielt. Nach Ablegung der Reifeprüfung besuchte ich die Johann-Wolfgang-Goethe-Universität zu Frankfurt a. M., wo ich bis zum Ende meines Studiums blieb. Ich studierte Geschichte, Romanistik, Anglistik und Philosophie. Meine Lehrer waren die Herren Professoren Dr. Küntzel, Dr. Platzhoff, Dr. Kirn, Dr. Lommatzsch, Dr. Immelmann, Dr. Burckhardt sowie die Herren Privatdozenten Dr. Noack und Dr. Rheindorf.

Frankfurt a. M., den 15. Februar 1936.

Peter Orth.